

ลับ

แนวทางพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิต  
ของกองทัพอากาศ เพื่อรองรับแผนค้นหาและช่วยเหลือ  
อากาศยานประสพภัยแห่งชาติ

โดย

นาวาอากาศเอก ธนาวัตร วัฒนธำรงค์  
เสนาธิการศูนย์ป้องกันทางอากาศ

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร  
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๕  
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖

ลับ

ลับ

## หนังสือรับรอง

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ได้อนุมัติให้เอกสารวิจัยส่วนบุคคล เรื่อง “แนวทางพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศเพื่อรองรับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ” ลักษณะวิชา การทหารของ นาวาอากาศเอก ธนาวัตร วัฒนธำรงค์ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๕ ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖

พลโท

(ชาติชาย ชัยเกษม)

ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร  
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

ลับ

# ลับ

ก

## บทคัดย่อ

**เรื่อง** แนวทางพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ เพื่อรองรับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยแห่งชาติ

**ลักษณะวิชา** การทหาร

**ผู้วิจัย** นาวาอากาศเอก ธนาวัตร วัฒนธำรงค์ **หลักสูตร** วปอ. รุ่น ๖๕

การศึกษาค้นคว้าวิจัย เรื่อง “แนวทางพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ เพื่อรองรับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยแห่งชาติ” ฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์สถานะแวดล้อมของระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยของประเทศไทย สอดคล้องตามหลักการมาตรฐานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) พร้อมทั้งศึกษาแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยแห่งชาติ ปีพุทธศักราช ๒๕๖๔ ว่ายังมีข้อบกพร่องหรือข้อจำกัดในด้านใดบ้าง โดยดำเนินการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ของระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ และหาแนวทางพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ เพื่อรองรับแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยแห่งชาติให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

จากการวิจัย พบว่าแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสพภัยแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๔ ได้ใช้กรอบแนวคิดตามมาตรฐานความปลอดภัยผนวกที่ ๑๒ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสพภัย เป็นแนวทางในการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยของประเทศไทย มีข้อกำหนดการดำเนินงานตามข้อตกลงสนธิสัญญาชิคาโก ค.ศ. ๑๙๔๔ (Convention on International Civil Aviation, 1944) ให้ให้บริการด้านการค้นหาและช่วยชีวิต ให้อำนาจและหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสพภัย (สกชย.) ตามกฎหมายในการค้นหาและช่วยชีวิตทางอากาศรองรับการปฏิบัติงาน ตลอดจนให้การสนับสนุน ครอบคลุมพื้นที่บนพื้นดิน และทางทะเล ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานและวางแผนภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัย และกำหนดให้กองทัพอากาศเป็นหน่วยงานหลักในการปฏิบัติภารกิจเป็น หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัย (Search and Rescue Unit) ให้การสนับสนุนงานด้านต่าง ๆ ที่วางกำลังครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบ (Search and

# ลับ

# ลับ

๒

Rescue Region) สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยรับผิดชอบภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยโดยตรง แต่ทำหน้าที่แค่เพียงรับแจ้งเหตุของอากาศยานประสบภัยเท่านั้น ไม่มีศักยภาพในการปฏิบัติการด้วยตนเอง จำเป็นที่จะต้องร้องขอจากหน่วยงานที่มียุทธโศปกรณ์ และบุคลากร ที่มีความสามารถมาสนับสนุน และพบว่ายังไม่มีหน่วยงานภาคอากาศที่สามารถปฏิบัติการบินค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยได้ตลอด ๒๔ ชม. และจากแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยปี ๒๕๖๔ เขียนขั้นตอนการปฏิบัติไว้เพียงกว้างๆ ยังไม่ได้ระบุหรือกำหนดผู้รับผิดชอบ และอำนาจสั่งการในการปฏิบัติอย่างชัดเจนและเป็นรูปธรรม ทั้งนี้กองทัพอากาศมีความพร้อมที่จะพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศเพื่อรองรับแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติให้ได้ตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด โดยขอเสนอแนวทางพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ให้รัฐบาลจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติให้สามารถปฏิบัติการได้ครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบทั้งทางบก และทางน้ำ ได้ตลอด ๒๔ ชม.ตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด พร้อมทั้งเสนอกระทรวงคมนาคมเป็นเจ้าภาพในการปรับปรุงแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติให้มีความชัดเจนในการปฏิบัติ โดยให้ผู้มีอำนาจที่สามารถสั่งการได้ทุกหน่วยงานในแผนเป็นผู้ลงนาม ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงานเขียนแผนการปฏิบัติของหน่วยเพื่อรองรับแผนการค้นหาและช่วยอากาศยานประสบภัยแห่งชาติ รวมทั้งจัดทำความตกลงว่าด้วยความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นรูปธรรมตามแนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศให้มีประสิทธิภาพพร้อมรับรองรับการปฏิบัติการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยให้ได้ตลอด ๒๔ ชม. ครอบคลุมทั่วประเทศ

ลับ

## Abstract

**Title** Guidelines for developing the Royal Thai Air Force Search and Rescue support the National Search and Rescue Plan.

**Field** Military

**Name** Gp Capt Thanawat Wathanathumrong **Couse** NDC **Class** 65

Research study on “Guidelines for developing the Royal Thai Air Force Search and Rescue support the National Search and Rescue Plan”. This issue aims to analyze the environmental of Search and Rescue system. Conforming to the principles of international standards of the International Civil Aviation Organization (ICAO), along with studying the national search and rescue plan in 2021 shortcomings or limitations. By conducting an analysis of the strengths, weaknesses, opportunities, and obstacles of the RTAF SAR system and finding to develop the Air Force's search and rescue system to support the national search and rescue international standards.

From the research, it was found that the National Search and Rescue Plan in 2021 uses a conceptual framework according to the International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 12 Safety Standards on Search and Rescue. It is a guideline for developing the search and rescue system for aircraft in distress in Thailand. There are operational requirements in accordance with the Chicago Treaty of 1944 (Convention on International Civil Aviation, 1944) to provide search and rescue services. Give powers and duties to the Office of the Search and Rescue Committee (SOC) in accordance with the law to search and rescue by air to support operations. as well as providing support covers areas on land and sea. Serves as a coordination and planning center for search and rescue missions for aircraft in distress. and designated the RTAF as the main agency to carry out its mission. The Search and Rescue Unit for distressed

# ลับ

๓

aircraft (Search and Rescue Unit) provides support in various fields covering the area of responsibility (Search and Rescue Region). The Office of the Search and Rescue Committee for Disaster Aircraft is responsible for the search and rescue mission for distressed aircraft. direct danger but it only serves to receive notification of an aircraft in distress. There is no capacity for autonomous operation. It is necessary to request from agencies that have equipment and personnel with the ability to support. And it was found that there is still no air agency that can carry out search and rescue operations for aircraft in distress 24 hours a day. And from the 2021 search and rescue plan for aircraft in distress, the procedures for operations are only broad. The responsible person has not yet been identified or assigned. and the authority to command action clearly and concretely. The Royal Thai Air Force is ready to develop the Royal Thai Air Force search and rescue system to support the national search and rescue plan for aircraft in distress to meet the standards set by ICAO.

We would like to propose Guidelines for developing the national search and rescue system for aircraft in distress by the government allocate budget to develop the national search and rescue system for aircraft in distress to be able to cover areas of responsibility on land and water all 24 hours, in accordance with the standards set by ICAO, as well as propose the Ministry of Transport to be the host for improving the plan. Search and rescue aircraft in national disasters to ensure clarity in operations. By having an authorized person who can command every agency in the plan be the signatory. Have every relevant agency write a unit action plan to support the national search and rescue plan. Including making an agreement on cooperation with relevant agencies to be concrete in accordance with the guidelines for developing the RTAF SAR to be efficient and ready to support search and rescue missions for aircraft in distress at all times. 24 hours, covering the entire country.

ลับ

# ลับ

จ

## คำนำ

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) ได้ตรวจพบมาตรฐานการบริหารความปลอดภัยด้านการบิน พบว่าการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย ยังไม่มีระบบการทำงานที่ได้รับมาตรฐานการปฏิบัติงาน ขาดการบูรณาการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานด้านการบินค้นหาและช่วยเหลือเมื่ออากาศยานประสบภัย โดยภารกิจด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยและการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับอากาศยาน มีคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติ เรียกโดยย่อว่า กชย. เป็นคณะกรรมการรับผิดชอบ ในปีพุทธศักราช ๒๕๖๔ กชย. ได้วางแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติขึ้น โดยระบุให้กองทัพอากาศเป็นหน่วยในการสนับสนุนภารกิจการบินค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยทางภาคพื้นดินในพื้นที่ความรับผิดชอบ ในขณะที่กองทัพอากาศเพิ่งเริ่มตั้งศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศในปีพุทธศักราช ๒๕๖๕ ให้เป็นหน่วยควบคุมและสั่งการในด้านการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยโดยตรง ได้เตรียมบุคลากรด้านการเฝ้าติดตามอากาศยานด้วยอุปกรณ์ตรวจจับเป้าหมายสามารถรายงานสถานการณ์เมื่อเกิดเหตุได้ มีเฮลิคอปเตอร์สำหรับภารกิจค้นหาและช่วยชีวิตวงกำลังครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบทั่วประเทศ พร้อมด้วยบุคลากรและเครื่องมือทางการแพทย์ที่สามารถช่วยเหลือผู้ประสบภัยได้อย่างทันทั่วถึง

แนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของกองทัพอากาศ เพื่อรองรับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาตินั้น หากกองทัพอากาศต้องเป็นหน่วยงานหลักในการสนับสนุนให้ภารกิจตามแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติมีความพร้อม มาตรฐานงานตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนดไว้ มีช่องว่างที่ตรวจพบและได้ข้อสรุปเพื่อกำหนดเป็นแนวทางเชิงนโยบาย และได้ข้อเสนอแนะให้กองทัพอากาศพัฒนาต่อไป พร้อมเสนอแนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ให้รัฐบาลจัดสรรงบประมาณกับกองทัพอากาศเพื่อการพัฒนากระบวนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติให้สามารถปฏิบัติการได้ครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบทั้งทางบก และทางน้ำ ได้ตลอด ๒๔ ชม.

งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยคามอนุเคราะห์จากผู้ให้ข้อมูลหลายฝ่าย จึงขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้ รวมถึงขอขอบพระคุณคณาจารย์ของวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรทุกท่าน ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำที่ดีมาโดยตลอด ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่างานวิจัยเรื่องนี้เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนากองทัพต่อไป

นาวาอากาศเอก

(ธนาวัตร วัฒนธำรงค์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๕

ผู้วิจัย

ลับ

ลับ

ฉ

## กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดีเนื่องจากได้รับความกรุณาอย่างสูงจาก พลโทเจนสิทธิ์ คนศิลป์ นาวาอากาศเอก ค่ายสังข์ และนาวาอากาศเอกหญิงเอมอร พุ่ทรงชัย อาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัยที่กรุณาให้คำแนะนำปรึกษา ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างดี

ขอขอบพระคุณ พลอากาศเอกพงษ์สวัสดิ์ จันทสาร ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารอากาศ คุณชำนาญ ฤกษ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด คุณรัฐพล นราดิศร รองอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ที่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิที่ให้ความอนุเคราะห์ในการสัมภาษณ์ให้คำปรึกษา พร้อมทั้งกรุณาให้คำแนะนำในการทำเอกสารวิจัย

ขอขอบคุณ นาวาอากาศเอก ประกิจ หงษ์วิเศษ รองผู้อำนวยการฝึกการค้นหาและช่วยชีวิต ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ที่เป็นผู้ทรงคุณวุฒิที่ให้ความอนุเคราะห์ในการเป็นกรรมการตรวจประเมินงานวิจัย พร้อมทั้งกรุณาให้คำแนะนำเพื่อให้งานวิจัยสมบูรณ์มากขึ้น

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ ความกรุณาจากคณาจารย์ของวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรทุกท่าน ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ตลอดห้วงการศึกษา และสนับสนุนส่งเสริมการทำวิจัยอันจะเป็นประโยชน์ต่อกองทัพในอนาคต

นาวาอากาศเอก

(ธนาวัตร วัฒนธำรงค์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๕

ผู้วิจัย

ลับ



# ลับ

ช

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
Abstract	ค
คำนำ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ณ
บทที่ ๑ บทนำ	๑
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๔
ขอบเขตของการวิจัย	๔
วิธีดำเนินการวิจัย	๕
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย	๖
คำจำกัดความ	๗
บทที่ ๒ การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	๑๐
มาตรฐานความปลอดภัยผนวกที่ ๑๒ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	๑๑
แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๖๔	๑๔
แผนค้นหาและช่วยเหลือชีวิตกองทัพอากาศ พ.ศ.๒๕๖๐	๒๘
ระเบียบปฏิบัติศุนย์ยุทธการทางอากาศ ว่าด้วยการค้นหาและช่วยเหลือ	๓๔
กรอบแนวคิดของการวิจัย	๓๕
บทที่ ๓ วิธีดำเนินการวิจัย	๓๖
การรวบรวมข้อมูล	๓๖
การวิเคราะห์ข้อมูล	๔๕
ตรวจสอบสภาพแวดล้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานของประเทศไทย	
ด้วยเครื่องมือ GAP Analysis	๔๕
ตรวจสอบสภาพแวดล้อมกองทัพอากาศด้วยเครื่องมือ SWOT Analysis	๕๑
สรุป	๖๙

# ลับ

# ลับ

๗

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ ๔ แนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ	๗๐
ผลการวิจัย	๗๐
ข้อพบเห็นจากงานวิจัย	๗๑
แนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ	๗๒
บทที่ ๕ สรุปและข้อเสนอแนะ	๗๖
สรุป	๗๖
ข้อเสนอแนะ	๘๐
บรรณานุกรม	๘๒
ประวัติย่อผู้วิจัย	๘๓

ลับ

# ลับ

## บทที่ ๑

### บทนำ

#### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ไว้ว่า “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง” หรือมีคตินิยมประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เพื่อสนองตอบต่อผลประโยชน์แห่งชาติ อันได้แก่ การมีเอกราชอธิปไตยการดำรงอยู่อย่างมั่นคงและยั่งยืนของสถาบันหลักของชาติและประชาชน จากภัยคุกคามทุกรูปแบบ การอยู่ร่วมกันในชาติอย่างสันติสุขเป็นปึกแผ่น มีความมั่นคงทางสังคม ท่ามกลางพหุสังคมและการมีเกียรติและศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์ การเจริญเติบโตของชาติ ความเป็นธรรมและความอยู่ดีมีสุขของประชาชน ความยั่งยืนของฐานทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม ความมั่นคงทางพลังงานและอาหาร ความสามารถในการรักษาผลประโยชน์ของชาติภายใต้ การเปลี่ยนแปลง ของสภาวะแวดล้อมระหว่างประเทศ และการอยู่ร่วมกันอย่างสันติ ประสาน สอดคล้องกันด้านความมั่นคงในประชาคมอาเซียนและประชาคมโลกอย่างมีเกียรติและความ ภาคภูมิใจ เศรษฐกิจในประเทศมีความเข้มแข็ง ขณะเดียวกันต้องมีความสามารถในการแข่งขัน กับประเทศต่าง ๆ ทั้งในตลาดโลกและตลาดภายในประเทศ เพื่อให้สามารถสร้างรายได้ทั้งจากภายใน และภายนอกประเทศ ตลอดจนมีการสร้างฐานเศรษฐกิจและสังคมแห่งอนาคตเพื่อให้สอดคล้องกับ บริบทการพัฒนาที่เปลี่ยนแปลงไป และประเทศไทยมีบทบาทที่สำคัญในเวทีโลก และมีความสัมพันธ์ ทางเศรษฐกิจและวัฒนธรรมทางสังคม โดยเฉพาะในภูมิภาคอาเซียนซึ่งเป็นจุดเชื่อมโยงการคมนาคม ขนส่ง การผลิต การค้า การลงทุน และการทำธุรกิจด้านการท่องเที่ยวเพื่อเสริมสร้างความสร้างด้าน การแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้กำหนดแนวทางการพัฒนา ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาภาคเอกชนเศรษฐกิจเพื่ออนาคตที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้ทั้งใน ภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการและการท่องเที่ยว โดยประเทศสามารถยกระดับการผลิตสินค้า เพื่อขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต รวมทั้ง อุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยวและบริการ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางของการ ท่องเที่ยวระดับโลก ในขณะเดียวกันจำเป็นต้องพัฒนาปัจจัยสนับสนุนต่าง ๆ ทั้งในส่วนของโครงสร้าง พื้นฐานทางกายภาพในด้าน โครงข่ายคมนาคมการเดินทาง ทางบกและทางอากาศเพื่อรองรับการ เคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลก

ในขณะที่ประเทศไทยเผชิญกับความท้าทายในการพัฒนาเพื่อเสริมสร้างความสามารถ ในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ เนื่องด้วยปัจจัยด้านความผันผวนของเศรษฐกิจโลก ปัญหาการแพร่

# ลับ

# ลับ

๒

ระบาดของเชื้อโรคไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ปัญหาด้านกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันทางการค้า กฎกติกาทางด้านการคมนาคมที่คุ้มครองความปลอดภัยต่อผู้โดยสาร ทำให้ประเทศไทยต้องปรับปรุงเปลี่ยนแปลง นโยบายการพัฒนาในด้านต่าง ๆ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่น่าท่องเที่ยว และนำลงทุน เมื่อประเทศไทยจำเป็นต้องเผชิญกับความท้าทายมากขึ้นในการเสริมสร้าง ความสามารถในการแข่งขัน ประเทศไทยจึงได้มุ่งพัฒนาบนพื้นฐานแนวคิด ๓ ประการ ได้แก่ (๑) “ต่อยอดอดีต” โดยมองกลับไปที่เราทำมาทาง เศรษฐกิจ อัตลักษณ์ วัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิต และจุดเด่นทางทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลาย รวมทั้งความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศในด้านอื่น ๆ นำมาประยุกต์ผสมผสานกับเทคโนโลยีและ นวัตกรรม เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของเศรษฐกิจและสังคมโลกสมัยใหม่ (๒) “ปรับปรุงจจุบัน” เพื่อปูทางสู่อนาคต ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ ทั้งโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง โครงสร้าง พื้นฐานวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และดิจิทัล และการปรับสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการอนาคต และ (๓) “สร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต” ด้วยการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการพัฒนา คนรุ่นใหม่ รวมถึงปรับโมเดลธุรกิจ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาด ผสมผสานกับยุทธศาสตร์ที่รองรับอนาคต

เมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน พ.ศ.๒๕๕๘ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) ได้ติดธงแดงประเทศไทยเนื่องจากตรวจพบว่ามาตรฐานการบริหารความปลอดภัยด้านการบินของประเทศไทยมีข้อบกพร่องจำนวน ๕๗๒ ข้อ และมีข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยอยู่ ๓๓ ข้อ โดยประเทศไทยได้แก้ไขปัญหาการบินพลเรือนอย่างเป็นระบบ เป็นขั้นเป็นตอน และเป็นรูปธรรม โดยเริ่มจากการปฏิรูปมาตรฐานการกำกับดูแลและปฏิรูปองค์กร แยกหน่วยงานปฏิบัติกับหน่วยกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนออกจากกันอย่างเด็ดขาดโดยได้ยุบกรมการบินพลเรือน และจัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ( Civil Aviation Authority of Thailand หรือ CAAT) ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัยและกิจการการบินพลเรือนโดยภารกิจด้านสนามบินได้โอนให้กรมท่าอากาศยาน และภารกิจด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยและการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับอากาศยาน โอนให้เป็นของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม โดยในปี พ.ศ.๒๕๖๒ ได้แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๔๗ (เป็น ฉบับที่ ๑๔ พ.ศ.๒๕๖๒) มาตรา ๖๔/๒๑ ให้มีคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติขึ้น เรียกโดยย่อว่า กชย. ประกอบด้วย รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธาน ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงสาธารณสุข ผู้บัญชาการทหารสูงสุด ผู้บัญชาการทหารบก ผู้บัญชาการทหารเรือ ผู้บัญชาการทหารอากาศ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นกรรมการ มีหน้าที่พิจารณา จัดทำ และเห็นชอบแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติการให้เป็นระบบและขั้นตอนการปฏิบัติการให้เป็นระบบและขั้นตอน

ลับ

# ลับ

๓

การปฏิบัติการประสานความร่วมมือ รวมถึงบูรณาการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ประสบภัย โดยหน่วยงานในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยต้องจัดทำคู่มือ การปฏิบัติงานของหน่วยให้สอดคล้องกับแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

สำหรับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยยังไม่มีระบบการทำงานเป็น รูปธรรมที่ชัดเจนและยังขาดการบูรณาการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หน่วยที่มีขีด ความสามารถด้านการค้นหาและช่วยชีวิตเมื่ออากาศยานประสบภัยยังขาดการเตรียมการที่ดี และยังไม่เป็นไปตามหลักการมาตรฐานสากลตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รองรับ

ในขณะที่กองทัพอากาศ ในปี พ.ศ.๒๕๖๕ ได้ปรับโครงสร้างของกรมควบคุมการปฏิบัติ ทางอากาศ เป็นกองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ และยกระดับหน่วยขึ้นตรงจากกองค้นหา และช่วยชีวิตเป็นศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตเป็นหน่วยควบคุมและสั่งการในด้านการปฏิบัติการกิจค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยโดยตรง ซึ่งมีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านการเฝ้าติดตาม อากาศยานด้วยอุปกรณ์เรดาร์ตรวจจับเป้าหมายทำงานตลอด ๒๔ ชั่วโมงร่วมกับบริษัทวิทยุการบินมี เจ้าหน้าที่ค้นหาและช่วยชีวิตเข้าเวรเตรียมพร้อมรับภารกิจทุกวันตลอด ๒๔ ชั่วโมงด้วยเครื่องมือที่ เป็นนวัตกรรมของกองทัพอากาศเอง เช่น GPS Tracking ติดตามอากาศยาน ระบบภูมิสารสนเทศ ภูมิศาสตร์ประยุกต์ที่มีข้อมูลแผนที่ที่จัดทำขึ้นเองมีความทันสมัยในการระบุพิกัด ระบบการลำเลียง ส่งกลับทางอากาศสายแพทย์ ที่มีแพทย์และเจ้าหน้าที่เวชศาสตร์การบินทำงานร่วมกับ เจ้าหน้าที่ ค้นหาและช่วยชีวิตที่มีประสบการณ์ทำงานมากกว่า ๔๐ ปี พร้อมทั้งมีอากาศยานแบบเฮลิคอปเตอร์ วางกำลังครอบคลุมทั่วประเทศ เป็นหน่วยบินค้นหาและช่วยชีวิตที่สนับสนุนอากาศยานประสบ อุบัติเหตุโดยตรง ตลอดจนมีเครื่องมือที่ทันสมัยสามารถนำมาพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานที่ประสบภัยซึ่งในขอบเขตความรับผิดชอบของประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพภายใต้ ความรับผิดชอบศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ

ดังนั้นการวิจัยฉบับนี้ จึงมุ่งศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประสบภัยกองทัพอากาศ (RTAF Search and Rescue System) เพื่อรองรับแผนค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ หากกองทัพอากาศต้องเป็นหน่วยงานหลักในการ สนับสนุนให้ภารกิจตามแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติมีความพร้อม และ ชิดความสามารถตามอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นเพียงไร การวิจัยนี้จะศึกษาวิเคราะห์หาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส ความท้าทาย รวมทั้งข้อขัดข้อง และช่องว่างที่มีอยู่โดยเฉพาะด้านการปฏิบัติงาน ในพื้นที่ทางทะเลและเวลากลางคืน จะทำให้ทราบแนวทางพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประสบภัยของกองทัพอากาศให้เป็นไปตามคู่มือมาตรฐานงานตามที่องค์การการบินพล เรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนดไว้ เพื่อนำไปสู่กรอบแนวทางนโยบายเป็นข้อสรุป ข้อเสนอแนะ ให้กองทัพอากาศพัฒนาต่อไป

# ลับ

# ลับ

๔

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. ศึกษาแนวทางการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยที่เป็นหลักการมาตรฐานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เพื่อนำมาพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยของประเทศไทย

๒. วิเคราะห์แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ปีพุทธศักราช ๒๕๖๔ ว่ายังมีข้อบกพร่องหรือข้อจำกัดในด้านใดบ้างที่ยังไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่ ICAO กำหนด

๓. วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT analysis) วิเคราะห์ช่องว่างการพัฒนา (GAP Analysis) ของระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ

๔. หาแนวทางการปรับปรุงแผนและพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ เพื่อรองรับแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

## ขอบเขตของการวิจัย

### ๑. ขอบเขตด้านเนื้อหา

ในการวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยกองทัพอากาศ (RTAF Search and Rescue System) เพื่อรองรับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ฉบับนี้จะวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคอันเกิดจากขั้นตอนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานของหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องประกอบด้วยมาตรฐานการปฏิบัติงานตามข้อบังคับของ ICAO กับแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๖๔ ร่วมกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน พร้อมศึกษาคู่มือการค้นหาและช่วยชีวิตของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อหาแนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาอากาศยานประสบภัยที่มีประสิทธิภาพ

### ๒. ขอบเขตด้านประชากร

ผู้รับผิดชอบภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประกอบด้วยผู้แทนคณะกรรมการค้นหาอากาศยานประสบภัย กระทรวงคมนาคม มหาตไทย กลาโหม สาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และผู้บริหารของกองทัพอากาศที่เกี่ยวข้องกับภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เป็นประชากรที่ใช้ในการศึกษาเพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมในการพัฒนาระบบ

### ๓. ขอบเขตด้านพื้นที่

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีพื้นที่เป้าหมายที่จะดำเนินการศึกษาจากพื้นที่การปฏิบัติงานของส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับภารกิจ คือ สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย (สกชย.) ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ศูนย์ควบคุม

ลับ

# ลับ

๕

ภารกิจการค้นหาด้วยดาวเทียม หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย หน่วยระงับภัย หน่วยส่งต่อทางการแพทย์ รวมทั้งพื้นที่ปฏิบัติการกิจของกองทัพอากาศประกอบด้วย ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพอากาศ ศูนย์ยุทธการกองทัพอากาศ ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต หน่วยบินค้นหาและช่วยชีวิต แพทย์และเจ้าหน้าที่เวชศาสตร์การบิน และเจ้าหน้าที่ค้นหาและช่วยชีวิต

## ๔. ขอบเขตด้านเวลา

เริ่มการศึกษาวิจัยตั้งแต่ ๑ มกราคม ๒๕๖๖ ถึง ๓๑ พฤษภาคม พ.ศ.๒๕๖๖

## วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัย เรื่อง แนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยกองทัพอากาศ (RTAF Search and Rescue System) เพื่อรองรับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ จะใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ในการศึกษาขีดความสามารถของการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานของกองทัพอากาศในสภาพการณ์ปัจจุบัน จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค ข้อขัดข้อง รวมถึงข้อจำกัด ช่องว่างที่พบ เพื่อที่จะสนับสนุนแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติ ดำเนินการวิจัย โดยจะทำการเก็บข้อมูล ทั้งจากการศึกษาเอกสาร (Document Study) การสนทนากลุ่ม (Focus Group) มีรายละเอียดการดำเนินการ ดังนี้

### ๑. การรวบรวมข้อมูล

#### ๑.๑ การศึกษาเอกสาร (Document Study)

มีการศึกษาเอกสารในการเก็บข้อมูลจากแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๖๔ ข้อมูลขีดความสามารถภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

#### ๑.๒ การศึกษาภาคสนาม (Field Study)

เพื่อเก็บข้อมูลการศึกษภาคสนามโดยสนทนากลุ่ม (Focus Group) ผู้บริหารกระทรวงคมนาคม กลาโหม มหาดไทย สาธารณสุข และกองทัพอากาศ ถึงแนวทางเพิ่มขีดความสามารถการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

### ๒. การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลของการวิจัยฉบับนี้จะใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ที่ปรากฏในเอกสาร โดยแบ่งขั้นตอนการวิเคราะห์ออกเป็น ๕ ขั้นตอน ประกอบด้วย

#### ๒.๑ การจัดระเบียบข้อมูล

#### ๒.๒ การกำหนดดัชนีหรือรหัสข้อมูล

#### ๒.๓ การกำจัดข้อมูลหรือสร้างข้อสรุปชั่วคราว

#### ๒.๔ การสร้างบทสรุป

ลับ

# ลับ

๖

๒.๕ การตรวจสอบความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูลโดยการนำมาวิเคราะห์ตามกรอบแนวคิดในการศึกษา

## ๓. การนำเสนอข้อมูล

การวิจัยฉบับนี้จะนำเสนอข้อมูลและสรุปผลการศึกษาโดยใช้รูปแบบการพรรณานำมาอธิบายเชื่อมโยงกับแนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร (Document) และข้อมูลจากการสนทนากลุ่ม (Focus Group) โดยการบรรยายด้วยถ้อยคำ (Narrative/ Extended Text) ซึ่งประกอบด้วย ๒ ส่วน คือ ส่วนบรรยายด้วยภาษาและการถ่ายทอดของผู้วิจัยเอง (General Description) และแสดงหลักฐานสนับสนุนข้อมูลโดยตรง (Specific Description) โดยผลลัพธ์ที่ได้รับจากงานวิจัย จะสรุปผลงานเป็น ข้อขัดข้อง ข้อจำกัด แนวทางการพัฒนาตามข้อมูลที่ได้รับจากงานวิจัย

## ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. ได้แนวทางการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยที่เป็นหลักการมาตรฐานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เพื่อนำมาพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยซึ่งในขอบเขตความรับผิดชอบของประเทศไทย

๒. ได้ทราบแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยแห่งชาติ ปีพุทธศักราช ๒๕๖๔ ว่ายังมีข้อบกพร่องหรือข้อจำกัดในด้านใดบ้างที่ยังไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่ ICAO กำหนดในประเด็นใดบ้าง เพื่อหาช่องว่างนำไปสู่การพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยต่อไป

๓. ได้ทราบจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT analysis) ช่องว่างต่อการพัฒนาขีดความสามารถภารกิจด้านการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ ในการรองรับแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสพภัยแห่งชาติ ปีพุทธศักราช ๒๕๖๔ ของกระทรวงคมนาคม เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบการค้นหาและชีวิตของกองทัพอากาศ

๔. ได้แนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสพภัยแห่งชาติโดยใช้ทรัพยากร บุคลากร และวิธีการดำเนินการภายใต้ศักยภาพของกองทัพอากาศ กระทรวงคมนาคม และหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ลับ



# ลับ

๗

## คำจำกัดความ

การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย	หมายถึง	การรวบรวมกำลังของเจ้าหน้าที่และเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อดำเนินการให้ความช่วยเหลือแก่บุคคล และทรัพย์สินที่กำลังตกอยู่ในอันตรายจากอากาศยานที่ประสบภัย และให้หมายความรวมถึงการค้นหา และช่วยชีวิต ผู้ที่ประสบภัยจากอากาศยานและเรือด้วย
ผู้ประสานงานด้านการค้นหาและช่วยเหลือ	หมายถึง	บุคคลหรือคณะบุคคลซึ่งรับผิดชอบในการบริหารจัดการงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ	หมายถึง	คณะบุคคล จากหน่วยที่เกี่ยวข้อง ตามพระราชบัญญัติ การเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ มาตรา ๖๔/๒๑ เรียกโดยย่อว่า “กชย.” ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงสาธารณสุข ผู้บัญชาการทหารสูงสุด ผู้บัญชาการทหารบก ผู้บัญชาการทหารเรือ ผู้บัญชาการทหารอากาศ และ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นกรรมการ ให้ผู้อำนวยการ กชย.ทำหน้าที่เป็นกรรมการ และเลขาธิการ และให้ปลัดกระทรวงคมนาคม โดยข้อเสนอของผู้อำนวยการ กชย. แต่งตั้งข้าราชการใน สำนักงาน กชย. จำนวนไม่เกินสองคน เป็นผู้ช่วยเลขาธิการ
สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย	หมายถึง	หน่วยงานที่ ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางของรัฐ ในการดำเนินการเกี่ยวกับการค้นหาและ

# ลับ

# ลับ

๘

ช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศ และประสานงาน ในการบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยเหลืออากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตรายหรือ อากาศยาน ที่สูญหาย หรือขาดการติดต่อ และต้องการการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ที่ประสบภัยจากอากาศยานได้อย่างทันท่วงที

ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย

หมายถึง หน่วยงานที่ได้จัดตั้งขึ้นให้เป็นหน่วยงานกลางภายในเขตความรับผิดชอบ ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย เพื่อทำหน้าที่ในการวางแผนและประสานงาน ให้การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพโดยปฏิบัติงานตลอด ๒๔ ชั่วโมง

ผู้ประสานภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

หมายถึง เจ้าหน้าที่ซึ่งมีความเชี่ยวชาญในภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยและได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ให้ปฏิบัติหน้าที่ ในการอำนวยความสะดวกภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยหรืออาจได้รับมอบภารกิจเพื่อให้คำแนะนำ และ/หรือสนับสนุนเจ้าหน้าที่และเครื่องมือให้กับ/ผู้บัญชาการเหตุการณ์ (OSC) ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ชุดผู้ประสานภารกิจค้นหาและช่วยเหลือ

หมายถึง หน่วยซึ่งประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ บุคลากรยานพาหนะ (รถกู้ภัย) เครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ สำหรับการคำนวณ การวางแผน และอำนวยความสะดวกภารกิจของผู้ประสานภารกิจค้นหา และ

# ลับ

# ลับ

๙

ช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยที่ได้รับมอบหมายให้ไปสนับสนุนผู้บัญชาการเหตุการณ์ในพื้นที่ด้วยก็ได้

หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย หมายถึง หน่วยงานซึ่งประกอบไปด้วยเจ้าหน้าที่ผู้ได้รับการฝึกอบรมและผ่านการฝึกซ้อมและมีบริภัณฑ์ อันเหมาะสม ที่จะปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว ทั้งนี้การค้นหาและช่วยเหลือต้องไม่กระทบต่อการปฏิบัติการกิจของทางราชการ/ทางทหาร และภารกิจของหน่วยนั้น ๆ ด้วย

หน่วยระวังภัย (Alerting Post)

หมายถึง หน่วยงานซึ่งเป็นหน่วยกลางในการติดต่อสื่อสาร ระหว่างบุคคล ซึ่งรายงานข่าวเกี่ยวกับอากาศยานในระหว่างประสบภัยกับศูนย์ประสานงานค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย

# ลับ

# ลับ

## บทที่ ๒

### การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวินิจฉัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยกองทัพอากาศ (RTAF Search and Rescue System) เพื่อรองรับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ มีรายละเอียดของวรรณกรรมและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- มาตรฐานความปลอดภัยผนวกที่ ๑๒ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ(ICAO)
  - แนวคิดทั่วไปของระบบการค้นหาและช่วยชีวิตสากล
  - องค์ประกอบระบบการค้นหาและช่วยชีวิต
  - ระบบการฝึกและศึกษา คุณสมบัติ ใบประกาศนียบัตร และการฝึกอบรมการดำเนินการค้นหาและช่วยชีวิต (SAR Exercise)
    - ระบบการติดต่อสื่อสาร
    - ระบบการจัดการการค้นหาและช่วยชีวิต
    - การพัฒนาการให้บริการการค้นหาและช่วยชีวิต
- แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๖๔
  - บทนำ
  - นโยบายในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
  - แนวทางในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
  - มาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
  - กฎหมายและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
  - การปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
  - หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยและความรับผิดชอบ
- แผนค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ พ.ศ.๒๕๖๐
  - กล่าวทั่วไป
  - ภารกิจ
  - เจตนารมณ์ผู้บังคับบัญชา
  - แนวคิดในการปฏิบัติ
  - ขั้นตอนการปฏิบัติ
  - การบังคับบัญชาและการติดต่อสื่อสาร
- ระเบียบปฏิบัติศุนย์ยุทธการทางอากาศ ว่าด้วยการค้นหาและช่วยชีวิต
- กรอบแนวคิดของการวิจัย

# ลับ

# ลับ

๑๑

## มาตรฐานความปลอดภัยผนวกที่ ๑๒ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)<sup>1</sup>

รวมถึงหลักนัยระบบการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรบ (Doctrine for Joint Combat Search and Rescue)<sup>2</sup> ได้กำหนดให้ระบบการค้นหาและช่วยชีวิตจะต้องมีข้อกำหนด ดังนี้

### ๑. แนวคิดทั่วไปของระบบการค้นหาและช่วยชีวิตสากล

๑.๑ การดำเนินงานตามข้อตกลงสนธิสัญญาชิคาโก ค.ศ.๑๙๔๔<sup>3</sup> (Convention on International Civil Aviation, 1944)

๑.๒ ขีดความสามารถให้บริการการค้นหาและช่วยชีวิตตลอด ๒๔ ชั่วโมง

๑.๓ อำนาจและหน้าที่ตามกฎหมายในการค้นหาและช่วยชีวิตทางอากาศ

๑.๔ ขีดความสามารถในการให้การสนับสนุนแก่ สำนักงานคณะกรรมการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

๑.๕ การปฏิบัติการร่วมกับศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศ.ร.ช.ล.) ผ่านทางศูนย์ปฏิบัติการร่วมการค้นหาและช่วยชีวิตทางอากาศและทะเล (Joint Rescue Coordinate Centre: JRCC)

๑.๖ การประสานการปฏิบัติการร่วมกับพลเรือนในระบบการค้นหาและช่วยชีวิต

๑.๗ การกำหนดหน้าที่ในแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ โดยคณะกรรมการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

๑.๘ ขีดความสามารถในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตนอกประเทศ

๑.๙ การส่งข้อมูลที่ได้มีการเปลี่ยนแปลง ให้กับสำนักงานคณะกรรมการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

### ๒. องค์ประกอบระบบการค้นหาและช่วยชีวิต

๒.๑ องค์ประกอบระบบการค้นหาและช่วยชีวิตพื้นฐาน

๒.๒ การให้บริการภายในพื้นที่รับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิต (Search and Rescue Region)

๒.๓ พื้นที่รับผิดชอบร่วม

<sup>1</sup> ICAO. (2019). IAMSAR MANUAL VOLUME I, Appendix H National self-assessment on search and rescue system. ICAO.

<sup>2</sup> WALTER KROSS. (1996). Doctrine for Joint Combat Search and Rescue, CHAPTER I RESPONSIBILITIES; Joint Pub 3-50.2, P.I-1.

<sup>3</sup> ICAO. (1944). Doc 7300, Convention on International Civil Aviation. ICAO.

ลับ

# ลับ

๑๒

- ๒.๔ อุปกรณ์ค้นหาและช่วยชีวิตที่เหมาะสมต่อการปฏิบัติภารกิจ
- ๒.๕ ภารกิจนอกแผนการปฏิบัติ
- ๒.๖ อุปกรณ์ค้นหาและช่วยชีวิตทางน้ำที่ได้มาตรฐาน
- ๒.๗ อุปกรณ์การแจ้งเตือนอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุตลอด ๒๔ ชั่วโมง
- ๒.๘ ขั้นตอนปฏิบัติรองรับเหตุการณ์อากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ (Emergency Phase) สามารถเข้าถึงผู้ประสบภัยภายใน ๙๐ นาที
- ๒.๙ นายทหารติดต่อประสานงาน (SAR Point of Contact: SPOC)
- ๒.๑๐ คู่มือการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต (SAR Manual)
- ๒.๑๑ การประสานใช้งานระบบค้นหาด้วยดาวเทียม (Cospas-Sarsat)
- ๒.๑๒ ขั้นตอนการปฏิบัติกรณีที่ต้องยุติหรือขยายระยะเวลาการค้นหาและช่วยชีวิต
- ๒.๑๓ โครงสร้างศูนย์ปฏิบัติงานที่เอื้อต่อการใช้อากาศยานและสิ่งอำนวยความสะดวก
- ๒.๑๔ อากาศยานค้นหาและช่วยชีวิต จะต้องมียุทธศาสตร์และขั้นตอนการปฏิบัติที่เป็นไปตามมาตรฐานการค้นหาและช่วยชีวิต
- ๒.๑๕ การระบุข้อมูลขีดความสามารถ เพื่อใช้ในการพิจารณาการปฏิบัติ
- ๒.๑๖ อำนาจในการสั่งใช้หน่วยค้นหาฯ และหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต สำรอง
- ๒.๑๗ การฝึกและศึกษาของหน่วยค้นหาฯ ร่วมกับอุปกรณ์ค้นหาฯ
- ๒.๑๘ การประสานความร่วมมือกับหน่วยงานสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ

## ๓. ระบบการฝึกและศึกษา คุณสมบัตินายทหาร และการบินรวม

### การด้านการค้นหาและช่วยชีวิต (SAR Exercise)

- ๓.๑ ทักษะและความสามารถต่อภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิต
- ๓.๒ รายละเอียดการปฏิบัติของแต่ละหน้าที่
- ๓.๓ การจัดเตรียมให้มีการฝึกและศึกษาให้กับบุคลากร
- ๓.๔ การฝึกและศึกษาระบบการค้นหาและช่วยชีวิต
- ๓.๕ การฝึกรวมการการค้นหาและช่วยชีวิต (SAR Exercise)

## ๔. ระบบการติดต่อสื่อสาร

- ๔.๑ ระบบการติดต่อสื่อสารตลอด ๒๔ ชั่วโมง
- ๔.๒ ระบบการติดต่อสื่อสารที่มีความรวดเร็ว ครอบคลุมพื้นที่การค้นหาและช่วยชีวิต
- ๔.๓ ระบบการติดต่อสื่อสารที่มีมาตรฐาน และสามารถติดต่อกับหน่วยค้นหาฯ (อากาศยาน, เรือ, ยานพาหนะอื่น ๆ, วิทยุประจำตัว) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๔.๔ ระบบการติดต่อสื่อสารดาวเทียม
- ๔.๕ ระบบ Internet

ลับ

# ลับ

๑๓

- ๔.๖ เจ้าหน้าที่มีทักษะการสื่อสาร (ภาษาอังกฤษ) ตามมาตรฐานสากล
- ๔.๗ อากาศยานและอุปกรณ์สื่อสารสำหรับการค้นหาฯ ที่ได้ลงทะเบียนไว้กับสำนักงานคณะกรรมการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
- ๔.๘ คู่มือระบบจัดการการติดต่อสื่อสารร่วมกับอากาศยานและเรือของพลเรือน
- ๔.๙ ชีตความสามารถในการเฝ้าตรวจและติดตามอากาศยาน
- ๔.๑๐ ระบบค้นหาอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Direction Finding)
- ๔.๑๑ ระบบนำร่องอากาศยาน
- ๔.๑๒ อุปกรณ์รับการแจ้งเตือนของศูนย์ ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน
- ๔.๑๓ อุปกรณ์สื่อสาร ที่สอดคล้องกับระบบการค้นหาและช่วยชีวิตสากล

## ๕. ระบบการจัดการการค้นหาและช่วยชีวิต

- ๕.๑ ระบบการจัดการการค้นหาและช่วยชีวิต
- ๕.๒ การจัดเตรียมหน่วยค้นหาฯ พร้อมอุปกรณ์ค้นหาฯ ให้มีความเหมาะสมต่อพื้นที่ปฏิบัติงาน
- ๕.๓ แผนและขั้นตอนการปฏิบัติ เพื่อรองรับการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่รับผิดชอบ
- ๕.๔ แผนและขั้นตอนการปฏิบัติร่วมกับโรงพยาบาล ในการเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย
- ๕.๕ การให้คำแนะนำแก่ผู้ให้บริการการรักษาพยาบาลฉุกเฉิน ในการเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย
- ๕.๖ การจัดทำแผนฉุกเฉินเพื่อให้บริการการค้นหาและช่วยชีวิต ในกรณีที่เกิดภัยธรรมชาติหรือระบบการค้นหาและช่วยชีวิตเกิดข้อขัดข้อง เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องการให้บริการ

## ๖. การพัฒนาการให้บริการการค้นหาและช่วยชีวิต

- ๖.๑ การพัฒนาระบบการให้บริการการค้นหาและช่วยชีวิตให้สามารถรับภารกิจออกไปช่วยเหลือได้ภายใน ๓๐ นาที
- ๖.๒ การบันทึกการปฏิบัติการกิจ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน
- ๖.๓ การทบทวนและถอดบทเรียนในแต่ละภารกิจ รวมถึงประชาสัมพันธ์ให้กับหน่วยที่เกี่ยวข้องทราบ
- ๖.๔ การบันทึกและจัดเก็บข้อมูลการค้นหาและช่วยชีวิตเพื่อใช้ในการปรับปรุงระบบ

ลับ

# ลับ

๑๔

## แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๖๔

### ๑. บทนำ

แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (National Search and Rescue Plan) เป็นกลไกสำคัญในการจัดการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศให้เป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) โดยเป็นการดำเนินงานด้านกฎหมาย กฎระเบียบ ร่วมกับการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องภายใต้ กรอบมาตรฐานการบริการการเดินอากาศ ด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เพื่อเป้าหมาย สำคัญในการปรับปรุงพัฒนา และคงไว้ซึ่งประสิทธิภาพด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย อันจะนำไปสู่การสนับสนุนมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางโดยอากาศยานของประเทศไทย และความเชื่อมั่นในการค้นหาและช่วยเหลือผู้รอดชีวิตจากอากาศยานประสบภัยได้อย่างทันท่วงที ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีสมาชิกของ ICAO มีพันธะตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติเรื่องการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย โดยสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ได้นำเสนอร่างแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ เพื่อพิจารณาอนุมัติฯ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๔ เมื่อวันที่ ๑๔ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๖๔ และคณะกรรมการ ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ได้พิจารณาอนุมัติแผนดังกล่าว โดยอาศัยอำนาจ ตามมาตรา ๖๔/๒๒ (๒) แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่กำหนดให้คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติมีอำนาจหน้าที่ ในการเห็นชอบแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ โดยคำนึงถึงมาตรฐาน และข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และเมื่อ กชย.เห็นชอบแผนตาม (๒) แล้ว ให้สำนักงาน กชย.แจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามแผนดังกล่าว เพื่อให้การดำเนินงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยในประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และบรรลุวัตถุประสงค์ด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

### ๒. นโยบายในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

การค้นหาและช่วยเหลือผู้รอดชีวิตจากอากาศยานประสบภัยต้องดำเนินการอย่างทันท่วงทีโดยใช้หลักมนุษยธรรม และไม่คำนึงถึงเชื้อชาติ ศาสนา สถานภาพของบุคคล หรือสภาพการณ์ในขณะที่บุคคลนั้นถูกพบ

ลับ



# ลับ

๑๕

## ๓. แนวทางในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

๓.๑ บูรณาการร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดให้มีกระบวนการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัยอย่างทันทั่วทั้งที่ ในเขตพื้นที่รับผิดชอบ ตลอดเวลา ๒๔ ชั่วโมง

๓.๒ การจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ให้กำหนดระดับและหน้าที่ของหน่วยในระบบค้นหาและช่วยเหลือตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งประกอบด้วยศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศด้วยดาวเทียม หน่วยค้นหาและช่วยเหลือ หน่วยระวางภัย หน่วยสนับสนุนทางการแพทย์ และศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยย่อย

๓.๓ สนับสนุนให้เกิดความร่วมมือและจัดทำความตกลงด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยภายในประเทศ และระหว่างประเทศ

๓.๔ พิจารณาสับสนุนค่าตอบแทน ค่าทดแทน และค่าใช้จ่าย ในการปฏิบัติการ ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติให้เป็นไปตามระเบียบที่กระทรวงการคลังกำหนด

## ๔. มาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

๔.๑ จัดให้มีการเตรียมความพร้อมด้านเทคโนโลยี ด้านบริหารจัดการข้อมูล ข่าวสาร ด้านการฝึกอบรมบุคลากรตลอดจนสนับสนุนให้มีการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเป็นประจำทุกปีโดยจะต้องดำเนินการ ตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ และภายใต้กฎ ระเบียบ ข้อบังคับแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ รวมถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

๔.๒ การบริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย กรณีห้วงอากาศที่ไม่ได้อยู่ภายใต้อาณาเขตของประเทศใด ให้ดำเนินการตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่ได้จัดทำขึ้น ภายใต้กฎ ระเบียบข้อบังคับแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ รวมถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

## ๕. กฎหมายและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ.๒๕๖๒ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยมาตรา ๑๕/๘ ในการกำกับดูแลการบินพลเรือนตาม มาตรา ๑๕/๗ ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีหน้าที่และรับผิดชอบการบริหารจัดการ ในเรื่องดังต่อไปนี้ด้วยประสานงานและให้การสนับสนุนเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย มาตรา ๓๗ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวด ๗/๑ การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน

ลับ

# ลับ

๑๖

ประสพภัย มาตรา ๖๔/๒๐ - ๒๘ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๙๗ “หมวด ๗/๑ การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัย

**๕.๑ มาตรา ๖๔/๒๐** ในหมวดนี้ “การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัย” ให้หมายความรวมถึงการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ที่ประสพภัยจากอากาศยานด้วย “สำนักงาน กชย.” หมายความว่า สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสพภัย “ผู้อำนวยการ กชย.” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสพภัย

**๕.๒ มาตรา ๖๔/๒๑** ให้มีคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยแห่งชาติขึ้น คณะหนึ่ง เรียกโดยย่อว่า “กชย.” ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นรองประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงสาธารณสุข ผู้บัญชาการทหารสูงสุด ผู้บัญชาการทหารบก ผู้บัญชาการทหารเรือ ผู้บัญชาการทหารอากาศ และผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นกรรมการ ให้ผู้อำนวยการ กชย. ทำหน้าที่เป็นกรรมการและเลขานุการ และให้ปลัดกระทรวงคมนาคม โดยข้อเสนอของผู้อำนวยการ กชย. แต่งตั้งข้าราชการในสำนักงาน กชย. จำนวนไม่เกินสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

**๕.๓ มาตรา ๖๔/๒๒** ให้ กชย. มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดนโยบาย แนวทาง มาตรการ และเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยของประเทศไทย

(๒) เห็นชอบแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยแห่งชาติ โดยคำนึงถึงมาตรฐาน และข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

(๓) กำหนดมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสพภัยจากอากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตรายให้สอดคล้องกับมาตรฐานตามข้อบังคับที่ออกตามมาตรา ๑๕/๑๗ (๗)

(๔) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัย รวมทั้งการออกประกาศหรือคำสั่งเพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังกล่าว

(๕) วางระเบียบเกี่ยวกับค่าตอบแทน ค่าทดแทน และค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยแห่งชาติโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

(๖) ให้คำแนะนำ ปรีกษา และสนับสนุนการดำเนินการและพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยของประเทศ

(๗) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมายเมื่อ กชย. เห็นชอบแผนตาม (๒) แล้ว ให้สำนักงาน กชย. แจ้งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามแผนดังกล่าวในการปฏิบัติการ

ลับ

# ลับ

๑๗

ตามวรรคหนึ่ง กขย. อาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อปฏิบัติการอย่างหนึ่งอย่างใดแทนหรือตามที่มอบหมายก็ได้ และให้นำบทบัญญัติในมาตรา ๑๑ และมาตรา ๑๒ มาใช้บังคับกับการประชุมของคณะอนุกรรมการโดยอนุโลม

**๕.๔ มาตรา ๖๔/๒๓** แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ตามมาตรา ๖๔/๒๒ (๒) ต้องสอดคล้องกับนโยบาย แนวทาง และมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ที่ กขย. กำหนดตามมาตรา ๖๔/๒๒ (๑) และอย่างน้อยต้องมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

(๑) แนวทางและมาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

(๒) วิธีการเกี่ยวกับการแจ้งข่าว การค้นหา และให้ความช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้า รวมถึงการขนย้ายผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต รวมทั้งหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดูแลเกี่ยวกับการสาธารณสุข การวางแผนและการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการสื่อสารและการลำเลียงขนส่งอย่างเป็นระบบ

(๓) รายชื่อหน่วยงานของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่รับผิดชอบในการดำเนินการตาม (๑) และ (๒) ทั้งนี้ จะกำหนดหน่วยงานภาคเอกชนที่จะดำเนินการสนับสนุน หรือให้การช่วยเหลือในการดำเนินการด้วยก็ได้

(๔) งบประมาณเพื่อการดำเนินการ แนวทางในการเตรียมพร้อมด้านการฝึกอบรมบุคลากร อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ และระบบการปฏิบัติการในการดำเนินการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เพื่อดำเนินการตาม (๑) และ (๒)

**๕.๕ มาตรา ๖๔/๒๔** ให้สำนักงาน กขย. ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางของรัฐ ในการดำเนินการเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศ และประสานงานในการบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยเหลืออากาศยานที่อยู่ในภาวะอันตรายหรืออากาศยานที่สูญหายหรือขาดการติดต่อและต้องการการค้นหาและช่วยชีวิตผู้ที่ประสบภัยจากอากาศยานได้อย่างทันที่ และให้มีหน้าที่และอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติเสนอให้ กขย. เห็นชอบตามมาตรา ๖๔/๒๒ (๒)

(๒) กำกับดูแลการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้เป็นไปตาม มาตรการที่ กขย. กำหนดตามมาตรา ๖๔/๒๒ (๓)

(๓) ศึกษาวิจัยเพื่อหามาตรการในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้มีประสิทธิภาพ

(๔) ปฏิบัติการประสานการปฏิบัติ ให้การสนับสนุน และช่วยเหลือหน่วยงานของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องในการค้นหา

ลับ

# ลับ

๑๘

และช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และให้การสงเคราะห์เบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย ผู้ได้รับภัยอันตราย หรือผู้ได้รับความเสียหาย

(๕) แนะนำ ให้คำปรึกษา และอบรมเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแก่หน่วยงานของรัฐองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๖) ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินการตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

(๗) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นหรือตามที่ กชย. หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

**๕.๖ มาตรา ๖๔/๒๕** ในกรณีที่อากาศยานทหาร หรืออากาศยานราชการอยู่ในภาวะอันตรายสูญหาย หรือขาดการติดต่อ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานดังกล่าวอาจร้องขอ กชย. ให้มีการดำเนินการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยตามบทบัญญัติแห่งหมวดนี้ได้

**๕.๗ มาตรา ๖๔/๒๖** เมื่ออากาศยานอยู่ในภาวะอันตราย สูญหาย หรือขาดการติดต่อภายในราชอาณาจักร ให้ผู้ให้บริการจราจรทางอากาศ เจ้าของหรือผู้ดำเนินการสนามบิน อนุญาตหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวอนุญาตแจ้งเหตุต่อศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยโดยทันทีที่ทราบเหตุดังกล่าว เพื่อประโยชน์ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ให้ผู้จดทะเบียนอากาศยาน เจ้าของอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศในกรณีอากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย หรือ ตัวแทนของผู้จดทะเบียนอากาศยาน เจ้าของอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศในกรณีอากาศยานต่างประเทศให้ข้อมูลเกี่ยวกับอากาศยานประสบภัยต่อศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตามที่ร้องขอ

**๕.๘ มาตรา ๖๔/๒๗** เมื่ออากาศยานอยู่ในภาวะอันตราย สูญหาย หรือขาดการติดต่อ หรือมีการแจ้งเหตุตามมาตรา ๖๔/๒๖ ให้สำนักงาน กชย. รายงานให้รัฐมนตรีและ กชย. ทราบโดยไม่ชักช้า ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดในพื้นที่ที่เกิดเหตุเป็นผู้บัญชาการเหตุการณ์ เพื่อควบคุมและกำกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้เป็นไปตามแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติและพระราชบัญญัตินี้ และเพื่อประโยชน์ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ให้ผู้บัญชาการเหตุการณ์มีอำนาจตั้งศูนย์บัญชาการเหตุการณ์ บังคับบัญชาและสั่งการหน่วยงานของรัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานภาคเอกชน และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องได้ตามความจำเป็น และให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้การสนับสนุน และช่วยเหลือการดำเนินการของผู้บัญชาการเหตุการณ์ด้วยในกรณีมีเหตุอื่นที่จำเป็น รัฐมนตรีอาจพิจารณาแต่งตั้งบุคคลอื่นหรือเปลี่ยนแปลงผู้บัญชาการเหตุการณ์ได้ตามความเหมาะสมเมื่อภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเสร็จสิ้น ให้ผู้บัญชาการเหตุการณ์แจ้งมายังศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เพื่อดำเนินการยกเลิกภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

# ลับ

# ลับ

๑๙

**๕.๙ มาตรา ๖๔/๒๘** เพื่อให้การปฏิบัติการช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพให้ผู้บัญชาการเหตุการณ์มีอำนาจกำหนดพื้นที่และบริเวณในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยห้ามบุคคลซึ่งไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่หรือบริเวณที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากผู้บัญชาการเหตุการณ์ หรือเป็นกรณีจำเป็นเร่งด่วนหรือฉุกเฉินเพื่อช่วยเหลือบุคคลให้พ้นอันตรายที่ใกล้จะถึง”

**๕.๑๐ มาตรา ๖๑** ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๑๕/๑ มาตรา ๑๑๕/๒ และมาตรา ๑๑๕/๓ แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๔๗

**๕.๑๑ มาตรา ๑๑๕/๒** ผู้จดทะเบียนอากาศยาน เจ้าของอากาศยาน หรือผู้ดำเนินการเดินอากาศ ในกรณีอากาศยานที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย หรือตัวแทนของผู้จดทะเบียนอากาศยาน เจ้าของอากาศยานหรือผู้ดำเนินการเดินอากาศในกรณีอากาศยานต่างประเทศ ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๖๔/๒๖ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองแสนบาท

**๕.๑๒ มาตรา ๑๑๕/๓** ผู้ใดเข้าไปในพื้นที่หรือบริเวณที่ผู้บัญชาการเหตุการณ์กำหนดให้เป็นพื้นที่หรือบริเวณในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยอันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา ๖๔/๒๘ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท”

**๕.๑๓ มาตรา ๗๓** การจัดทำแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยซึ่งได้ดำเนินการไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และยังไม่แล้วเสร็จ ให้ดำเนินการต่อไปตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ ในการนี้แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยใดที่ได้กระทำไว้แล้วแต่มิได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ การดำเนินการต่อไปให้เป็นไปตามที่ คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติกำหนด

**๕.๑๔ มาตรา ๗๖** ให้บรรดากฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่ง ที่ออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๔๗ ก่อนการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้และยังใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปจนกว่าจะมีกฎกระทรวง ข้อบังคับ ข้อกำหนด ระเบียบ ประกาศ หรือคำสั่งในเรื่องนั้น ๆ ที่ออกตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.๒๕๔๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ขึ้นใช้บังคับ

## ๖. การปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

**๖.๑ ชั้นของภาวะฉุกเฉิน (Emergency Phases)** ภาวะฉุกเฉินแบ่งออกเป็น 3 ชั้น คือ ชั้นสงสัย (Uncertainty Phase) ใช้ตัวย่อว่า INCERFA, ชั้นเตรียมพร้อม (Alert Phase) ใช้ตัวย่อว่า ALERFA และชั้นประสบภัย (Distress Phase) ใช้ตัวย่อว่า DETRESFA ผู้ประกอบการสนามบิน และที่ขึ้นลงอนุญาตทุกแห่ง หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศทุกแห่ง ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ศูนย์ควบคุมการจราจรทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา (Sriracha VTS) ต้องรายงานศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบโดยทันที เพื่อพิจารณาว่าอากาศยาน

ลับ

# ลับ

๒๐

ประสบการณ์ภาวะฉุกเฉินตามขั้นต่าง ๆ ดังกล่าวแล้วการพิจารณาขั้นของภาวะฉุกเฉินมีหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

## ๖.๑.๑ ขั้นสงสัย (Uncertainty Phase) เมื่อ

(๑) ไม่ได้รับการติดต่อจากอากาศยานภายในเวลา ๓๐ นาที หลังจากเวลาที่ควรได้รับการติดต่อจากอากาศยานหรือหลังจากเวลาที่ได้พยายามติดต่อกับอากาศยานเป็นครั้งแรก โดยถือเอาเวลาที่ถึงกำหนดก่อนเป็นเกณฑ์ หรือ

(๒) อากาศยานยังมาไม่ถึงภายในเวลา ๓๐ นาที หลังจากเวลาที่กำหนดว่าจะมาถึง และได้แจ้งครั้งสุดท้ายให้หน่วยบริการจราจรทางอากาศทราบแล้ว หรือหลังจากเวลาที่หน่วยบริการจราจรทางอากาศกำหนดว่าอากาศยานนั้นจะบินมาถึง โดยถือเวลาที่ถึงกำหนดเป็นเกณฑ์

## ๖.๑.๒ ขั้นเตรียมพร้อม (Alert Phase) เมื่อ

(๑) เหตุการณ์ต่อเนื่องจากขั้นสงสัย ซึ่งต่อมาได้พยายามติดต่อกับอากาศยานหรือสอบถามแหล่งข่าวที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ แล้ว แต่ยังไม่ทราบข่าวของอากาศยาน หรือ

(๒) อากาศยานได้รับคำแนะนำให้ลงและยังไม่มาลงภายในเวลา ๕ นาทีของเวลาที่กำหนดว่าจะลง และไม่ได้รับการติดต่อจากอากาศยานอีกเลย หรือ

(๓) ได้รับรายงานว่า สมรรถภาพในการบิน (Operating Efficiency) ของอากาศยานเสื่อมลงแต่ยังไม่ถึงจะต้องลงด้วยเหตุสุดวิสัย (Forced Landing) เว้นแต่เหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้นจะคลี่คลายลง หรือ

(๔) เป็นที่ทราบหรือเชื่อว่า อากาศยานถูกแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Act of Unlawful Interference)

## ๖.๑.๓ ขั้นประสบภัย (Distress Phase) เมื่อ

(๑) เหตุการณ์ต่อเนื่องจากขั้นเตรียมพร้อม ซึ่งได้พยายามติดต่อกับอากาศยานต่อไปอีกแต่ไม่ได้ผลจนเป็นที่น่าเชื่อว่าอากาศยานจะประสบภัย หรือ

(๒) ได้พิจารณาแล้วว่าน้ำมันเชื้อเพลิงของอากาศยานหมด หรือมีไม่เพียงพอที่จะสามารถบินต่อไปยังที่ปลอดภัย หรือ

(๓) ได้รับรายงานว่าสมรรถภาพในการบิน (Operating Efficiency) ของอากาศยานเสื่อมลงซึ่งอาจจะต้องลงด้วยเหตุสุดวิสัย หรือ

(๔) ได้รับรายงานหรือมีเหตุผลที่น่าเชื่อว่าอากาศยานกำลังทำการลงด้วยเหตุสุดวิสัยหรือได้ลงด้วยเหตุสุดวิสัยแล้ว (เว้นแต่จะมีเหตุผลที่แน่นอนว่า อากาศยานและบุคคลที่อยู่ในอากาศยานจะไม่ประสบอันตรายที่ร้ายแรง และเป็นอันตรายที่ใกล้จะถึงและไม่ต้องการความช่วยเหลือโดยทันทีทันใด)

(๕) การบังเอิญพบเห็นอากาศยานที่ตก หรือพบเห็นโดยการตามสัญญา ELT

๖.๑.๔ การรายงานภาวะฉุกเฉิน ต้องประกอบด้วยข้อความดังต่อไปนี้

ลับ

# ลับ

๒๑

- (๑) INCERFA, ALERFA หรือ DETRESFA ตามขั้นตอนของภาวะฉุกเฉิน
- (๒) หน่วยหรือบุคคลที่รายงาน
- (๓) ลักษณะของภาวะฉุกเฉิน
- (๔) ข้อความที่สำคัญ ๆ จากแผนการบิน
- (๕) หน่วยที่ได้รับการติดต่อครั้งสุดท้าย เวลาและความถี่คลื่นวิทยุที่ใช้ในการติดต่อ
- (๖) ตำบลดักรายงานครั้งสุดท้าย การหาตำบลดักรายงานด้วยวิธีใด
- (๗) สีและเครื่องหมายที่เด่นชัดของอากาศยาน
- (๘) การดำเนินการเท่าที่สถานีรับรายงานว่าได้กระทำไปแล้ว
- (๙) ข้อความอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องนอกจากรายงานดังกล่าวข้างต้นแล้ว ศูนย์ประสานและวางแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ต้องได้รับรายงานเพิ่มเติมโดยทันที

## ๖.๒ วิธีปฏิบัติเกี่ยวกับภาวะฉุกเฉิน

๖.๒.๑ เมื่อเจ้าหน้าที่หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย หน่วยระวังภัยหรือหน่วยอื่นใดได้ทราบเหตุการณ์อันควรเชื่อได้ว่ามีอากาศยานประสบภาวะฉุกเฉินต้องรีบส่งข่าวทั้งหมดให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบโดยทันที

๖.๒.๒ เมื่อศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยได้รับรายงานข่าวอากาศยานประสบภาวะฉุกเฉิน ต้องนำข่าวนั้นมาประเมินค่าและตัดสินใจปฏิบัติการตามที่จำเป็น

๖.๒.๓ ข่าวเกี่ยวกับภาวะฉุกเฉินที่ได้รับจากหน่วยใด ๆ (เว้นแต่ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ) ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องพิจารณากำหนดชั้นของภาวะฉุกเฉินนั้น ๆ เพื่อปฏิบัติตามควรแก่กรณีต่อไป

## ๖.๓ วิธีปฏิบัติของศูนย์ประสานและวางแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ในระหว่างชั้นของภาวะฉุกเฉิน

๖.๓.๑ ชั้นสงสัย ในระหว่างที่อยู่ในชั้นสงสัย ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องติดต่อประสานงานอย่างใกล้ชิดกับหน่วยที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ เพื่อหาข่าวเพิ่มเติมสำหรับนำมาประเมินค่าโดยรวดเร็ว

๖.๓.๒ ชั้นเตรียมพร้อม เมื่อเหตุการณ์เข้าขั้นเตรียมพร้อม ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องแจ้งให้หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยที่เหมาะสมทราบทันที เพื่อเตรียมพร้อมที่จะออกปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

๖.๓.๓ ชั้นประสบภัย เมื่อเชื่อว่าอากาศยานประสบภัยหรืออยู่ในชั้นประสบภัย ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

ลับ

# ลับ

๒๒

(๑) แจ้างหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยที่เหมาะสม ตลอดจนบริการอื่น ๆ ที่สามารถสนับสนุนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยออกปฏิบัติการได้ตามแผนที่กำหนดไว้

(๒) ตรวจสอบหาดำบลที่อยู่ของอากาศยานประสบภัยให้แน่ชัด ประเมินการตำแหน่งค่าคลาดเคลื่อนของอากาศยานที่อยู่ดังกล่าว และนำข้อมูลที่ได้มาตรวจสอบกับสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ เพื่อประกอบการพิจารณาหาเขตพื้นที่ที่จะทำการค้นหา

(๓) แจ้างเหตุการณ์และข่าวความเคลื่อนไหวให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศ (ผู้ประกอบการกิจการ) ของอากาศยานที่ประสบภัยทราบอย่างต่อเนื่อง

(๔) แจ้างเหตุการณ์ให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ของประเทศข้างเคียงทราบ (ในกรณีประสบเหตุพื้นที่ติดต่อกับประเทศข้างเคียง) เมื่อเห็นว่าศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ นั้นอาจให้ความช่วยเหลือ หรือมีหน้าที่ต้องปฏิบัติการนี้

(๕) ร้องขอให้อากาศยาน เรือ สถานีวิทยุผังหรือบริการอื่น ๆ ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

ก. เผ้าผังการส่งข่าวจากอากาศยานที่ประสบภัย จากวิทยุช่วยชีวิตหรือจากประกาศรอกตำแหน่งในภาวะฉุกเฉิน

ข. ช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยเท่าที่สามารถกระทำได้

ค. แจ้างศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ที่เกี่ยวข้องให้ทราบผลความคืบหน้าในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

(๖) จัดทำแผนปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย โดยอาศัยเหตุการณ์ที่ได้ทราบมาและแจ้างผลนั้น เพื่อแนะนำแก่เจ้าหน้าที่ของหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ สำหรับสั่งการค้นหาและช่วยเหลือโดยทันที

(๗) ปรับแผนปฏิบัติดังกล่าวให้เหมาะสมกับสถานการณ์

(๘) รายงานเหตุการณ์ให้รัฐเจ้าของทะเบียนของอากาศยานที่ประสบภัยทราบ

(๙) รายงานเหตุการณ์ให้เจ้าหน้าที่สอบสวนอากาศยานประสบอุบัติเหตุทราบ

## ๖.๔ การเริ่มต้นการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ในกรณีที่ไม่ทราบดำบลที่สูญหายของอากาศยานในกรณีที่ได้มีการประกาศขึ้นของภาวะฉุกเฉิน โดยไม่ทราบดำบลที่สูญหายของอากาศยานและอากาศยานนั้นอาจอยู่ในเขตการค้นหาและช่วยเหลือ ๑ เขต หรือ ๒ เขตขึ้นไป ให้ปฏิบัติดังนี้

๖.๔.๑ เมื่อศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ได้รับแจ้างข่าวว่าอากาศยานอยู่ในชั้นของภาวะฉุกเฉิน โดยยังไม่ทราบว่าปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเป็นหน้าที่ของหน่วยค้นหาและช่วยเหลือใด ให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยประสานกับศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ หน่วยจราจรทางอากาศ หรือศูนย์ควบคุมการจราจรทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา (Sriracha

# ลับ



# ลับ

๒๓

VTS) ในบริเวณเส้นทางที่อากาศยานประสบเหตุโดยต่อเนื่อง แล้วปฏิบัติตามที่เหมาะสมตามขั้นตอนของภาวะฉุกเฉิน และหารือกับหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเพื่อให้ทราบว่าหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยใดจะเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงต่อไป

๖.๔.๒ หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง มีดังนี้

(๑) อากาศยานรายงานตำบลที่ครั้งสุดท้ายในเขตรับผิดชอบของหน่วยใดให้หน่วยนั้นเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง

(๒) ถ้าอากาศยานรายงานตำบลที่อยู่ที่ ณ บริเวณติดต่อของเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของหน่วยสองหน่วยที่มีเขตติดต่อกัน ให้หน่วยที่รับผิดชอบในเขตซึ่งอากาศยานจะมุ่งหน้าไปเป็นผู้รับผิดชอบ

(๓) ในกรณีที่อากาศยานนั้นไม่มีเครื่องรับ - ส่งวิทยุสื่อสาร หรือมีแต่ไม่สามารถทำการติดต่อสื่อสารกันได้ หรือไม่ได้อยู่ภายใต้ข้อกำหนดที่จะต้องทำการสื่อสารทางวิทยุ ให้หน่วยที่รับผิดชอบในเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งอากาศยานนั้นมุ่งหน้าไปลงเป็นผู้รับผิดชอบ

(๔) เว้นแต่หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยที่เกี่ยวข้องจะได้รับความตกลงร่วมกันเป็นอย่างอื่น

(๕) เมื่ออากาศยานอยู่ในชั้นประสบภัยแล้ว ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ซึ่งรับผิดชอบในการประสานงาน ต้องแจ้งให้หน่วยงานทั้งหมดที่เกี่ยวข้องทราบเกี่ยวกับเหตุการณ์ที่อากาศยานประสบภัย และข่าวความคืบหน้าของเหตุการณ์นั้น ในทำนองเดียวกัน หน่วยทั้งหมดเมื่อได้ทราบข่าวเกี่ยวกับอากาศยานประสบภัยต้องแจ้งหน่วยที่รับผิดชอบโดยตรง และศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยทราบต่อไป

๖.๔.๓ การแจ้งข่าวให้กับอากาศยานซึ่งประสบภาวะฉุกเฉินถ้าสามารถปฏิบัติได้ ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งรับผิดชอบการปฏิบัติงาน ต้องแจ้งให้ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ หรือหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ ซึ่งอากาศยานที่ประสบภาวะฉุกเฉิน ทำการบินทราบถึงการปฏิบัติเท่าที่ได้ดำเนินการไปเพื่อที่ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ หรือศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ หรือหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศนั้น จะได้ส่งข่าวการปฏิบัติให้อากาศยานนั้นทราบต่อไป

๖.๔.๔ การปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ในกรณีอากาศยานประสบเหตุ ภายในพื้นที่ปฏิบัติการของสนามบินและพื้นที่ใกล้เคียงที่อยู่ในความรับผิดชอบของสนามบินนั้น ระยะทาง ๕ ไมล์ทะเล (๕ NM) หรือ ประมาณ ๘ กิโลเมตร รอบสนามบิน จุดอ้างอิง ให้ดำเนินการตามแผนฉุกเฉินของสนามบินนั้น

๖.๔.๕ ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งรับผิดชอบในการประสานงานจะต้องคอยติดตามสถานการณ์ รายงานความคืบหน้า แจ้งหน่วยงาน

ลับ

# ลับ

๒๔

ค้นหาและช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องให้เตรียมความพร้อมในกรณี ได้รับการร้องขอความช่วยเหลือเพิ่มเติมจากสนามบิน

## ๖.๕ วิธีปฏิบัติในกรณีที่มีการปฏิบัติอยู่ในความรับผิดชอบของรัฐ ๒ รัฐ หรือมากกว่า

ในกรณีที่การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย จะต้องปฏิบัติในเขตความรับผิดชอบในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของรัฐมากกว่า ๑ รัฐ โดยตามพันธกรณีรัฐแต่ละรัฐต้องให้ความช่วยเหลือ ปฏิบัติตามแผนการปฏิบัติของศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยที่รับผิดชอบของรัฐนั้นร้องขอ และปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติงานด้านค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยของกลุ่มประเทศอาเซียน (ASEAN Search and Rescue Standard Operating Procedures : ASEAN SAR SOP) โดยกำหนดเงื่อนไขในการตัดสินใจและผู้ตัดสินใจไว้ในคู่มือปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

## ๖.๖ วิธีปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ภาคสนาม

เจ้าหน้าที่ในสนามซึ่งอำนวยความสะดวกปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย หรืออำนวยความสะดวกส่วนหนึ่งของการปฏิบัติดังกล่าวต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

๖.๖.๑ สั่งการแก่หน่วยภายใต้การอำนวยความสะดวกของตน และแจ้งให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบถึงคำสั่งนั้นด้วย

๖.๖.๒ รายงานผลการปฏิบัติงานให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยทราบเป็นระยะ

๖.๖.๓ วิธีปฏิบัติสำหรับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ในการที่จะสั่งให้หยุดหรือพักการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

(๑) ในระหว่างขั้นสงสัยและขั้นเตรียมพร้อมเมื่อศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ได้รับรายงานว่าภาวะฉุกเฉินนั้นสิ้นสุดลงแล้ว ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย จะต้องแจ้งให้หน่วยซึ่งได้แจ้งให้เตรียมการและแจ้งล่วงหน้าไว้แล้วทราบ

(๒) ในระหว่างขั้นประสบภัย

(๒.๑) เมื่อศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ได้รับรายงานว่าภาวะฉุกเฉินนั้นสิ้นสุดลงแล้ว ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องดำเนินการที่จำเป็นเพื่อยุติการปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และแจ้งให้เจ้าหน้าที่หน่วยต่าง ๆ ซึ่งได้แจ้งให้เตรียมพร้อมล่วงหน้าไว้แล้ว

(๒.๒) หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เมื่อได้รับแจ้งจากศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

๒.๒.๑ ดำเนินการตามที่ได้รับแจ้งจากศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

ลับ

# ลับ

๒๕

๒.๒.๒ รายงานให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบ เป็นระยะถึงจำนวนและความพร้อมของบริภัณฑ์และเครื่องมือเครื่องใช้ในการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประสบภัย

๒.๒.๓ รายงานให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบ เป็นระยะ ถึงการปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

๖.๖.๔ วิธีปฏิบัติสำหรับเจ้าหน้าที่ซึ่งรับผิดชอบหน่วยค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประสบภัย ณ บริเวณที่เกิดเหตุเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายให้ รับผิดชอบหน่วยค้นหาและ ช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ณ ที่เกิดอุบัติเหตุ ต้องปฏิบัติตามที่ศูนย์ประสานงานค้นหาและ ช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย กำหนดไว้ดังนี้

(๑) ทำให้เป็นที่เชื่อแน่ว่าจะไม่มีผลกระทบที่เสี่ยงอันตรายในการที่จะทำให้ อากาศยานเกิดไฟไหม้โดยการใช้ไฟแสงสว่างที่ไม่ถูกต้อง หรือโดยการใช้สิ่งที่จะก่อให้เกิดไฟฟ้าหรือ ประกายไฟที่เกิดจากการเสียดสี

(๒) ให้การช่วยเหลือแก่ผู้รอดชีวิต

(๓) ทำให้เป็นที่เชื่อแน่ว่า ชากของอากาศยาน หรือร่องรอยที่อากาศยานทำการ ลง ต้องไม่ถูกการเสียดสีหรือเปลี่ยนแปลง เว้นแต่มีความจำเป็น หรือได้รับคำแนะนำเป็นอย่างอื่น

๖.๖.๕ วิธีปฏิบัติสำหรับนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน ณ บริเวณที่เกิดเหตุเมื่อนักบินผู้ควบคุมอากาศยานพบเห็นอากาศยานที่ประสบภัยต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) เผ้าดูอากาศยานที่ประสบภัย เพื่อประเมินสถานการณ์ในการให้ความ ช่วยเหลือ

(๒) ค้นหาตำบลที่อยู่ของอากาศยานประสบภัยที่แน่นอน

(๓) รายงานศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย หรือ ประกอบการสนามบินและที่ขึ้นลงอนุญาตทุกแห่ง หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศทุกแห่ง ศูนย์ ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางทะเล เขตท่าเรือ ศรีราชา (Sriracha VTS) ให้ทราบรายละเอียดดังต่อไปนี้ ให้มากที่สุดเท่าที่จะสามารถรายงานได้ ดังนี้

(๓.๑) แบบของอากาศยานประสบภัย รวมทั้งนามเรียกขานและสภาพของ อากาศยานนั้น

(๓.๒) ตำบลที่อยู่ของอากาศยานประสบภัย โดยระบุเป็นพิกัดทางภูมิศาสตร์ หรือเป็นระยะทางและทิศจริงจากจุดเด่นในภูมิประเทศ หรือจากวิทยุเครื่องช่วยการเดินอากาศ

(๓.๓) เวลาที่พบเห็นเป็นชั่วโมงและนาทีตามเวลามาตรฐานสากล (Coordinated Universal Time: UTC)

(๓.๔) จำนวนบุคคลที่ได้พบเห็น

(๓.๕) บุคคลเหล่านั้นได้ละทิ้งอากาศยานที่ประสบภัยหรือไม่

(๓.๖) จำนวนบุคคลที่เห็นลอยอยู่ในน้ำ (ในกรณีเหตุประสบภัยเกิดในน้ำ)

ลับ

# ลับ

๒๖

(๓.๗) สภาพของผู้รอดชีวิตตามที่พบเห็น

(๔) ปฏิบัติตามที่ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย หรือหน่วยบริการจราจรทางอากาศร้องขอ

(๕) เว้นแต่ไม่สามารถกระทำได้ ในสถานการณ์ที่พิจารณาแล้วอาจไม่ปลอดภัย ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ และต้องปฏิบัติดังนี้

(๕.๑) ถ้าอากาศยานเครื่องแรกที่มีใช้อากาศยานค้นหาบินไปถึงบริเวณที่ ประสบอุบัติเหตุอากาศยานนั้นต้องรับหน้าที่เป็นผู้ประสานอากาศยาน บริเวณที่เกิดเหตุกับอากาศยานอื่น ๆ ที่บินไปถึงในภายหลังจนกว่าอากาศยานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเครื่องแรกจะบินมาถึงบริเวณที่เกิดเหตุ ถ้าในระหว่างนั้นอากาศยานดังกล่าวข้างต้นไม่สามารถทำการติดต่อสื่อสารกับศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ และศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศที่เกี่ยวข้องได้ จะต้องทำความตกลงกับอากาศยานอื่นเพื่อให้อากาศยานที่สามารถทำการติดต่อกับหน่วยงานดังกล่าวต่อไปจนกระทั่งอากาศยานค้นหาเครื่องแรกได้บินมาถึงบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ

(๕.๒) เมื่อมีความจำเป็นที่อากาศยานจะนำทางให้พาหนะใด ๆ ไปยัง บริเวณที่อากาศยานประสบภัย อากาศยานต้องให้คำแนะนำที่ชัดเจน โดยวิธีหนึ่งวิธีใดที่เห็นว่าสมควร แต่ถ้าไม่สามารถทำการติดต่อสื่อสารทางวิทยุได้ อากาศยานนั้นต้องใช้สัญญาณที่ถูกต้องทำการติดต่อ ตามที่ได้กำหนดไว้ตามสัญญาณการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

(๕.๓) เมื่อมีความจำเป็นที่อากาศยานจะต้องติดต่อกับผู้รอดชีวิตหรือหน่วย ค้นหาและช่วยเหลือภาคพื้นดินแต่ไม่มีวิทยุสื่อสารที่ใช้ได้ทั้งรับและส่ง อากาศยานนั้น ถ้าสามารถ ปฏิบัติได้ ต้องทิ้งเครื่องมือสื่อสารซึ่งสามารถติดต่อกันได้โดยตรง

(๕.๔) เมื่อได้รับสัญญาณจากภาคพื้น อากาศยานต้องตอบรับว่าเข้าใจ ความหมายของสัญญาณนั้นหรือไม่ โดยวิธีการที่กำหนดไว้ใน “รหัสสัญญาณการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประสบภัย” (International Code of Signal) ตามคู่มือการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยระหว่างประเทศ และที่กำหนดไว้ในคู่มือปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (National SAR Operation Manual)

๖.๖.๖ วิธีปฏิบัติสำหรับนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน หรือ ผู้ประสานอากาศยาน เมื่อได้รับข่าวประสบภัยเมื่อใดก็ตามที่ได้รับสัญญาณประสบภัย ข่าวประสบภัยทางวิทยุ ทางโทรศัพท์ หรือสื่ออื่นใดนักบินผู้ควบคุมอากาศยาน ต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) บันทึกตำบลที่ของอากาศยานที่ประสบภัยไว้ (ถ้าทราบ)

(๒) หากเป็นไปได้ หากทิศทางของสัญญาณที่ส่งมา

(๓) แจ้งศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย หรือหน่วย ควบคุมการจราจรทางอากาศทุกแห่ง ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทาง อากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา (Sriracha VTS) ทราบถึงข่าวประสบภัยนั้น

ลับ

# ลับ

๒๗

(๔) พิจารณาตัดสินใจในระหว่างรอคำแนะนำจากศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย หรือหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศทุกแห่ง ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา (Sriracha VTS) ในการที่จะบินไปยังตำบลที่ซึ่งระบุไว้ในข่าวแจ้งเหตุอันตรายนั้น

(๕) การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยในการปฏิบัติทางอากาศ ให้ดำรงการติดต่อสื่อสารและปฏิบัติตามคำแนะนำของศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ หรือศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ หรือหน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ

## ๗ หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยและความรับผิดชอบ

### ๗.๑ หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

#### ๗.๑.๑ กระทรวงกลาโหม

(๑) กองบัญชาการกองทัพไทย

(๒) กองทัพบก

(๓) กองทัพเรือ หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยหลัก

ทางทะเล

(๔) กองทัพอากาศ หน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยหลัก

ทางบก

#### ๗.๑.๒ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

(๑) กองบินตำรวจ

(๒) กองบังคับการตำรวจน้ำ

#### ๗.๑.๓ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(๑) กองการบิน สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ

สิ่งแวดล้อม

(๒) ส่วนกู้ภัยอุทยานแห่งชาติ สำนักอุทยานแห่งชาติ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช มี ๗ ศูนย์กู้ภัยประจำภูมิภาค(กู้ภัยภาคพื้น ๔ แห่ง กู้ภัยทางทะเลและชายฝั่ง ๓ แห่ง คือ จ.ตราด/จ.ภูเก็ต/จ.สตูล) ดูแลพื้นที่อุทยานแห่งชาติทั้งหมด ๑๕๕ แห่ง

#### ๗.๑.๔ กระทรวงมหาดไทย

(๑) กรมการปกครอง

(๒) กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น

(๓) กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

#### ๗.๑.๕ กระทรวงคมนาคม

(๑) กรมท่าอากาศยาน

(๒) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ลับ

# ลับ

๒๘

(๓) กรมเจ้าท่า

(๔) การทำเรือแห่งประเทศไทย

## ๗.๒ หน้าที่และความรับผิดชอบ

๗.๒.๑ ปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ในกรณีอากาศยานประสบภัยตามที่ได้รับแจ้งหรือขอจากศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (ARCC)

๗.๒.๒ แจ้งชนิดและจำนวนบริษัทฯ ตลอดจนกำลังเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยทราบเพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนและหลักฐานในการเบิกจ่ายงบประมาณ

๗.๒.๓ รายงานผลการปฏิบัติให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยทราบเป็นระยะอยู่เสมอ หรือมีวงรอบการรายงานที่ชัดเจน หรือรายงานตามตัวชี้วัด

๗.๒.๔ ศึกษาและทำความเข้าใจแผนการค้นหาของศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เพื่อให้การปฏิบัติงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ

๗.๒.๕ ทำการฝึกซ้อมการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยอยู่เสมอ

๗.๒.๖ บำรุงรักษาอากาศยานและเรือหรือพาหนะอื่น ๆ ให้พร้อมที่จะปฏิบัติงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

๗.๒.๗ เก็บและรักษาเครื่องมือเครื่องใช้ในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมทั้งยารักษาโรค เครื่องสัญญาณแจ้งภัย เครื่องยังชีพ เพื่อให้ใช้งานได้ตลอดเวลาทันที

๗.๒.๘ แจ้งขนาดและจำนวนบริษัทฯ ตลอดจนการเตรียมพร้อมที่จะออกปฏิบัติงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยทราบ และแจ้งการเปลี่ยนแปลงของจำนวนบริษัทฯดังกล่าวอยู่เสมอ

๗.๒.๙ สนับสนุนภารกิจตามข้อตกลงเบื้องต้นว่าด้วยความร่วมมือในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตามแผนฯ

## แผนค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ พ.ศ.๒๕๖๐

### ๑. กล่าวทั่วไป

ประเทศไทยเป็นรัฐภาคีขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและองค์การที่ปรึกษาทางทะเลระหว่างประเทศ จึงมีภาระผูกพันอันสำคัญประการหนึ่ง ตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และอนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยของชีวิตทางทะเล ซึ่งรัฐจะต้องจัดให้มีกระบวนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัย โดยมีคณะกรรมการแห่งชาติในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยเป็นผู้กำกับดูแล และจัดตั้งศูนย์

ลับ

# ลับ

๒๙

ประสานงาน(Bangkok Rescue Coordination Center : Bangkok RCC) ขึ้นกับกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่รับผิดชอบงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยของประเทศไทย และสามารถมอบหมายให้หน่วยงานของรัฐที่มี เจ้าหน้าที่และอุปกรณ์ให้ทำการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยได้

ประกอบกับกองทัพอากาศเป็นหน่วยงานของรัฐ มีภาระงานเกี่ยวข้องกับกิจการด้านการบินของประเทศไทย และมีอากาศยานอยู่ในความรับผิดชอบเป็นจำนวนมาก ซึ่งอากาศยานเหล่านี้จำเป็นต้องทำการบิน เพื่อปฏิบัติการกิจให้กับกองทัพและประเทศชาติ ไม่ว่าจะเป็นการรบหรือไม่ใช่การรบในยามปกติ แม้ว่ากองทัพอากาศได้มีหน่วยงานที่กำกับดูแลและปลูกฝังจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้แก่บุคลากรและ เจ้าหน้าที่ทุกระดับไว้อย่างดีแล้วก็ตาม แต่โอกาสที่อากาศยานจะประสบอุบัติเหตุ หรือเกิดเหตุฉุกเฉินถึงขั้นสละอากาศยานก็อาจเกิดขึ้นได้และผู้ทำการในอากาศเป็นบุคลากรที่มีคุณค่าต้องใช้งบประมาณสูงในการฝึกเพื่อให้มีขีดความสามารถในการปฏิบัติการได้อย่างมีประสิทธิภาพ จากเหตุผลดังกล่าว กองทัพอากาศเป็นหน่วยงานของรัฐที่มี เจ้าหน้าที่และอุปกรณ์ที่ผ่านการฝึกและเป็นหน่วยที่มีขีดความสามารถด้านการค้นหาและช่วยชีวิต ซึ่งสามารถให้การสนับสนุนรัฐบาลได้เมื่อเกิดภัยพิบัติ หรือในกรณีอากาศยานอุบัติเหตุหากได้รับการประสานจากศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย หรือเมื่อพบเหตุซึ่งหน้าก็สามารถให้การช่วยชีวิตได้ทันทีเพื่อมนุษยธรรม ภาพลักษณ์และชื่อเสียงของประเทศ กองทัพอากาศจึงได้กำหนดแผนการค้นหาและชีวิตขึ้น เพื่อให้ เจ้าหน้าที่และ หน่วยเกี่ยวข้องทราบวิธีการปฏิบัติที่ถูกต้อง สามารถปฏิบัติการได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้องและมีประสิทธิภาพ

## ๒. ภารกิจ

ใช้กำลังกองทัพอากาศสำหรับภารกิจค้นหาและช่วยชีวิต เพื่อช่วยเหลือผู้ที่ประสบภัยจากอากาศยานของกองทัพอากาศทันที ในภาวะปกติ และช่วยเหลือผู้ที่ประสบภัยจากอากาศยานและเรือประสบภัยของหน่วยงานราชการอื่น เอกชน ในพื้นที่ปกติและพื้นที่ประสบภัยพิบัติ เมื่อได้รับการร้องขอตามขีดความสามารถ

## ๓. เจตนารมณ์ผู้บังคับบัญชา

### ๓.๑ วัตถุประสงค์

เพื่อให้การค้นหาและช่วยชีวิต ณ พื้นที่ปฏิบัติการ รวมทั้งการปฏิบัติการอื่นหลังการค้นพบเป็นไปอย่างรวดเร็ว ทันที และ มีประสิทธิภาพสูงสุด

### ๓.๒ วิธีการ

๓.๒.๑ ใช้กำลังทางอากาศและกำลังภาคพื้น ให้สอดคล้องและเหมาะสมกับสถานการณ์ภายใต้ขอบเขตของกฎ ระเบียบ ข้อตกลงกับหน่วยต่าง ๆที่เกี่ยวข้อง

ลับ

# ลับ

๓๐

๓.๒.๒ ดำเนินการส่งกำลังบำรุงเป็นไปด้วยความรวดเร็วและต่อเนื่อง

๓.๒.๓ ปฏิบัติการข่าวสารและประชาสัมพันธ์เชิงรุกด้วยข้อมูลที่ถูกต้อง ตามข้อกำหนดในการรักษาความลับของทางราชการ และการรักษาความปลอดภัยข้อมูลข่าวสาร

## ๓.๓ สถานะสุดท้ายที่ต้องการ

ผู้ประสพภัยได้รับการช่วยเหลืออย่างทันท่วงที และได้รับการปฏิบัติอย่างสมเกียรติ โดย นกข.สามารถปฏิบัติตามขั้นตอนได้อย่างถูกต้อง ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ

## ๔. แนวคิดในการปฏิบัติ

๔.๑ กองทัพอากาศ ในนามของ ศูนย์ยุทธการทางอากาศ ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพอากาศ (ศยอ.ศปก.ทอ.) จัดตั้งศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ (ศคว.ทอ.) หรือ RTAF Search and Rescue Center : RTAF SRC มีหน้าที่วางแผน อำนาจการ ประสานงาน สั่งการ ควบคุม และกำกับดูแลการใช้อำนาจกองทัพอากาศในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต โดยพิจารณาใช้กำลังทางอากาศจากหน่วยบินตามแผนเฉลิมอากาศชุดปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต และชุดสนับสนุนการค้นหาและช่วยชีวิต ณ ที่ตั้งปกติ หรือสั่งการวางกำลังนอกที่ตั้ง ในพื้นที่ประเทศไทย และพื้นที่ทางทะเลเป็นส่วนรวม ได้ตามความเหมาะสม โดยมี ผบ.ศยอ.ศปก.ทอ. หรือผู้แทนเป็น ผบ.ศคว.ทอ. รับผิดชอบภารกิจ

๔.๒ เมื่อเกิดเหตุศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ (ศคว.ทอ.) พิจารณาจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตเฉพาะกิจ (ศปก.ฉก.) ตามสถานการณ์หรือเหตุจำเป็นที่เกี่ยวข้องเพื่อปฏิบัติหน้าที่ วางแผน อำนาจการ ควบคุม และกำกับดูแลการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต ณ พื้นที่ปฏิบัติการ รวมถึงการประสานหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่ร่วมปฏิบัติการ ภารกิจรายงานสถานภาพ ผลและแผนการปฏิบัติให้ ศคว.ทอ. ทราบตามระยะเวลาที่เหมาะสม และวางแผนและประสานหน่วยเกี่ยวข้องเกี่ยวกับการส่งผู้ได้รับบาดเจ็บหรือผู้เสียชีวิต กลับที่ตั้งดอนเมือง หรือภูมิลำเนา โดยมี เสธ.คปอ.หรือผู้แทนเป็น ผบ.ศปก.ฉก. รับผิดชอบ

๔.๓ ให้ถือว่าภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัย อากาศยานเกิดอุบัติเหตุ เกิดเหตุฉุกเฉินหรือสูญหายเป็นภารกิจเร่งด่วน ไม่ว่าจะอากาศยานที่ประสพภัยจะเป็นอากาศยานกองทัพอากาศ อากาศยานนอกสังกัดกองทัพอากาศ อากาศยานทหารต่างประเทศ อากาศยานพาณิชย์ และอากาศยานส่วนบุคคลทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศต้องดำเนินการโดยทันทีเพื่อลดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สิน

๔.๔ ศยอ.๑ (รับมอบอำนาจจาก ผบ.ทอ./ผบ.ศปก.ทอ.) เป็นผู้พิจารณาเงื่อนไขในการปฏิบัติ โดยเมื่อเกิดเหตุสามารถปฏิบัติตามแผนฯ ได้ทันที โดยนำเรียน ผบ.ทอ./ผบ.ศปก.ทอ. หรือผู้แทน ให้ทราบในโอกาสแรกที่สามารถกระทำได้ ในกรณีที่มีความเร่งด่วนมาก ให้ ผบ.ศยอ.๑ เป็นผู้พิจารณาใช้แผนฯ นี้ตามความเหมาะสมซึ่งต้องคำนึงถึงสถานการณ์และขีดความสามารถกองทัพอากาศดังนี้

ลับ



# ลับ

๓๑

## ๔.๔.๑ อากาศยานของกองทัพอากาศประสภภัย

(๑) พื้นที่บนบกในและนอกเขตสนามบินที่อยู่ในความรับผิดชอบของกองทัพอากาศและมีหน่วยของกองทัพอากาศตั้งอยู่ ปฏิบัติตามระเบียบการปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินของสนามบินนั้น ๆ

(๒) พื้นที่ในและนอกเขตสนามบินดอนเมือง และพื้นที่การฝึกบินของสนามบินดอนเมือง ปฏิบัติตามระเบียบการปฏิบัติเมื่ออากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินของสนามบินดอนเมือง

(๓) การค้นหาและช่วยชีวิตเมื่ออากาศยานของกองทัพอากาศประสภภัยในพื้นที่ทางทะเล ให้ปฏิบัติการใช้กำลังตามแผนเฉลิมอากาศ และประสานกับศูนย์ปฏิบัติการกองทัพเรือเพื่อขอรับการสนับสนุนตามแนวทางการปฏิบัติการร่วมระหว่างกำลังทางอากาศของกองทัพอากาศกับกำลังทางเรือของกองทัพเรือ

(๔) การค้นหาและช่วยชีวิตเมื่ออากาศยานประสภภัยในพื้นที่ การรบให้ปฏิบัติการใช้กำลังตามแผนเฉลิมอากาศ

(๕) การค้นหาและช่วยชีวิตเมื่ออากาศยานของกองทัพอากาศประสภภัยในต่างประเทศ ให้การช่วยเหลือโดยปฏิบัติตามแผนที่หน่วยที่รับผิดชอบในการปฏิบัติงานต่างประเทศนั้นวางแผนและกำหนดไว้

## ๔.๔.๒ อากาศยานนอกสังกัดกองทัพอากาศ อากาศยานทหารต่างประเทศ อากาศยานพาณิชย์ และอากาศยานส่วนบุคคลทั้งของประเทศไทย และต่างประเทศประสภภัย

เมื่อได้รับการร้องขอจากศูนย์ประสานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสภภัย (Bangkok RCC) ว่าอากาศยานหน่วยงานนอกกองทัพอากาศประสภภัยและต้องการให้กองทัพอากาศเป็นผู้รับผิดชอบภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิต (SAR Mission Coordinator :SMC) ให้ ศทว.ทอ.พิจารณาใช้หน่วยค้นหาและช่วยชีวิตตามแผนเฉลิมอากาศได้ทันที ในกรณีที่กองทัพอากาศไม่ได้รับมอบเป็นผู้รับผิดชอบภารกิจ (SMC) ให้ ศทว.ทอ.พิจารณาวางแผนประสานงาน สั่งการและควบคุมการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต เพื่อให้การสนับสนุนตามขีดความสามารถ โดย กองทัพอากาศต้องประสานการควบคุมห้วงอากาศโดยใกล้ชิด

## ๔.๔.๓ การค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่ประสภสาธารณภัย (HA/DR SAR)

ให้ศูนย์บรรเทาสาธารณภัยกองทัพอากาศเป็นหน่วยประสานการปฏิบัติกับ ศทว.ทอ.ในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตโดยพิจารณาใช้หน่วยค้นหาและช่วยชีวิตตามแผนเฉลิมอากาศ

## ๔.๕ การปฏิบัติการการค้นหาและช่วยชีวิตเป็นภารกิจที่อาจจะต้องใช้อากาศยานปฏิบัติการร่วมกันหลายประเภท และมี หน่วยเกี่ยวข้องร่วมสนับสนุนภารกิจจำนวนหลายหน่วย ดังนั้นการปฏิบัติการจึงมีการประสานการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง การสั่งการอย่างถูกต้อง ทันทีที่และสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

ลับ

# ลับ

๓๒

- ๔.๖ ศูนย์ประสานการค้นหาและช่วยชีวิตในภูมิภาค
- ๔.๖.๑ ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศรับผิดชอบพื้นที่ภาคกลางและพื้นที่ส่วนรวม
- ๔.๖.๒ ศูนย์สนับสนุนทางอากาศโดยตรงที่ ๒ (ศสอต.๒) รับผิดชอบพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- ๔.๖.๓ ศูนย์สนับสนุนทางอากาศโดยตรงที่ ๓ (ศสอต.๓) รับผิดชอบพื้นที่ภาคเหนือ
- ๔.๖.๔ ศูนย์สนับสนุนทางอากาศโดยตรงที่ ๔ (ศสอต.๔) รับผิดชอบพื้นที่ภาคใต้และพื้นที่ทางทะเล
- ๔.๗ ศยอ.๑ สั่งการให้หน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนในพื้นที่ ทำหน้าที่ควบคุม กำกับดูแลการใช้ห้วงอากาศในพื้นที่ ให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ
- ๔.๘ ชุดปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตประกอบด้วย หน่วยบิน หน่วยภาคพื้นและหน่วยสนับสนุนให้ ศคว.ทอ.หรือ ศปคว.ฉก.ในพื้นที่
- ๔.๙ จัดทำรายชื่อผู้ปฏิบัติงาน พร้อมหมายเลขโทรศัพท์ และช่องทางในการติดต่อประสาน บรรจุใน ศคว.ทอ., ศปคว.ฉก. และชุดปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต ตามอัตราในแผนนี้พร้อมเรียกปฏิบัติงาน (On call List)

## ๕. ขั้นตอนการปฏิบัติ

### ๕.๑ ขั้นพิสูจน์ทราบ

เมื่อทราบข่าว หรือตรวจพบ อากาศยาน ทอ.หรืออากาศยานหน่วยงานภายนอก ทอ. หรือเรือ เกิดอุบัติเหตุหรือสูญหาย ศคว.ทอ.ติดตาม รวบรวมข่าวสาร และประเมินสถานการณ์ตามลำดับขั้นของการเกิดเหตุฉุกเฉิน คือ ขั้นสงสัย(Uncertainty phase) ขั้นเตรียมพร้อม (Alert phase) และขั้นประสบภัย (Distress phase) จนพิสูจน์ทราบได้ว่า เกิดเหตุการณ์อากาศยานหรือเรือประสบอุบัติเหตุหรือสูญหายจริง ศคว.ทอ.สั่งหน่วยบินค้นหาและช่วยชีวิตตามแผนเฉลิมอากาศเข้าปฏิบัติการกิจ ณ พื้นที่เกิดเหตุ ตามความเหมาะสม เมื่อไม่สามารถพิสูจน์ทราบตำบลเกิดเหตุ หรือไม่สามารถตรวจพบอากาศยานที่ประสบภัยให้ดำเนินการตามขั้นเตรียมการต่อไป

### ๕.๒ ขั้นเตรียมการ

๕.๒.๑ ศคว.ทอ.วางแผนการปฏิบัติเพื่อกำหนดแนวทางในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต ประกอบด้วย (๑) การกำหนดผู้รับผิดชอบภารกิจ, (๒) พื้นที่ปฏิบัติการ, (๓) ข้อมูลผู้ประสบภัย, (๔) แผนการค้นหา, (๕) นกข.ที่ร่วมปฏิบัติการกิจ, (๖) การขอรับการสนับสนุน และ (๗) อื่น ๆ

๕.๒.๒ ศคว.ทอ.พิจารณาจัดตั้งหน่วยปฏิบัติการตามความจำเป็นทางยุทธการ และสั่งเตรียมกำลังตามแผนนี้ โดยแจ้ง นกข.เพื่อเตรียมปฏิบัติการกิจ พร้อมกับรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบตามลำดับขั้น

ลับ

# ลับ

๓๓

๕.๒.๓ หน่วยเกี่ยวข้องจัด นายทหารติดต่อมาประสานการปฏิบัติงาน ณ ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ

๕.๒.๔ พิจารณาจัดตั้ง ศปก.ฉก. ณ พื้นที่ปฏิบัติการ สอดคล้องกับสถานการณ์และความจำเป็นทางยุทธการ

๕.๒.๕ ผบ.ศคว.ทอ.สั่งปรับวงกำลังไปยังพื้นที่ปฏิบัติการ และกำหนด วัน ว. และ เวลา น.สำหรับการปฏิบัติการ ณ พื้นที่ปฏิบัติการ

## ๕.๓ ชั้นปฏิบัติการ

ชุดปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตต่าง ๆ เริ่มปฏิบัติการกิจ จนกว่าจะพบอากาศยานเรือ และผู้ประสบภัย หรือได้รับคำสั่งให้ยุติภารกิจจาก ผบ.ศคว.ทอ.หรือผู้รับมอบอำนาจตามเงื่อนไขดังนี้

๕.๓.๑ ค้นพบผู้รอรับการช่วยชีวิตแล้ว และดำเนินการนำกลับมาเรียบร้อยไม่ว่าบาดเจ็บหรือเสียชีวิต

๕.๓.๒ เมื่อค้นหาเป็นเวลานาน แต่ไม่พบร่องรอยผู้รอรับการช่วยชีวิต

๕.๓.๓ เมื่อได้รับสั่งการจากหน่วยเหนือ

## ๕.๔ ชั้นหลังปฏิบัติการ

ศคว.ทอ.และชุดปฏิบัติค้นหาและช่วยชีวิตต่าง ๆ ถอนกำลังกลับที่ตั้งปกติ และสนับสนุนการเคลื่อนย้ายผู้เสียชีวิตตามความเหมาะสมโดยคำนึงถึงความสมเกียรติ และศักดิ์ศรีของกองทัพอากาศ

## ๖. การบังคับบัญชาและการติดต่อสื่อสาร

### ๖.๑ การบังคับบัญชา

๖.๑.๑ ผบ.ศคว.ทอ.หรือผู้แทน ได้รับมอบอำนาจจาก ผบ.ศปก.ทอ./ผบ.ทอ.สั่งการใช้ตามแผนนี้ผ่านระบบบัญชาการและควบคุมของ ทอ.

๖.๑.๒ ผบ.ศคว.ทอ.หรือผู้แทน เป็นผู้รับมอบอำนาจสั่งใช้กำลังทางอากาศตามแผนเฉลิมอากาศเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติตามแผนนี้ตามความเหมาะสม

๖.๑.๓ ผบ.ศคว.ทอ.เป็นผู้บัญชาการเหตุการณ์ระหว่างปฏิบัติการกิจ ซึ่งสามารถขอรับการสนับสนุนกรณีเร่งด่วนจาก นขต.ทอ.ได้โดยตรง และแจ้งให้ ศปก.ทอ.ดำเนินการตามระเบียบของทางราชการต่อไป

### ๖.๒ การติดต่อสื่อสาร

๖.๒.๑ ใช้ระบบสื่อสารโทรคมนาคม ทอ.เป็นข่ายสื่อสารหลัก

๖.๒.๒ ใช้ระบบสื่อสารของหน่วยราชการในพื้นที่เป็นข่ายสื่อสารสำรอง

๖.๒.๓ ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เป็นข่ายติดต่อสื่อสารก่อนการสถาปนาการติดต่อสื่อสาร

๖.๒.๔ หน่วยปฏิบัติและผู้เกี่ยวข้องดำรงขีดความสามารถในการติดต่อสื่อสารได้ตลอดห่วงเวลาปฏิบัติการ และในกรณีเร่งด่วนสามารถแจ้ง ศปก.ทอ.ทางโทรศัพท์สายตรง (Hot Line) หมายเลข ๑๓๖๓

ลับ

# ลับ

๓๔

## ระเบียบปฏิบัติศูนย์ยุทธการทางอากาศ ว่าด้วยการค้นหาและช่วยชีวิต

จากพระราชบัญญัติการจัดระเบียบกระทรวงกลาโหม พ.ศ.๒๕๕๑ มาตรา ๘ กำหนดให้หน่วยงานทางทหาร มีหน้าที่ในการปกป้องผลประโยชน์แห่งชาติ แก้ไขปัญหาจากภัยพิบัติ และช่วยเหลือประชาชน และมาตรา ๒๑ กำหนดให้กองทัพอากาศเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการเตรียมกำลัง และใช้กำลังทางอากาศเพื่อป้องกันประเทศ ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติสอดคล้องกับภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยที่ได้กล่าวมาในเบื้องต้น กองทัพอากาศจึงได้ดำเนินการจัดตั้งหน่วยงานดูแลระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยขึ้นโดยเฉพาะ โดยจัดตั้งกองค้นหาและช่วยชีวิต กรมควบคุมปฏิบัติการทางอากาศ เป็นหน่วยรับผิดชอบ เพื่อเป็นกรayerระดับขีดความสามารถการค้นหาและช่วยชีวิตให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและครอบคลุมพื้นที่การให้บริการการค้นหาและช่วยชีวิต เมื่อวันที่ ๒๖ สิงหาคม พ.ศ.๒๕๖๕ กองทัพอากาศได้ปรับให้กองค้นหาและช่วยชีวิต กรมควบคุมปฏิบัติการทางอากาศ เป็นศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต กองบัญชาการควบคุมปฏิบัติการทางอากาศ มีผู้บัญชาการศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตเป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบ ทำหน้าที่ในการวางแผน เตรียมการ ประสานงาน ควบคุมและดำเนินงานเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยชีวิต สำหรับการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่ที่ไม่ใช่การรบตามแผนค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศแบ่งเป็น

๑ ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศรับผิดชอบ (ศคว.ทอ.) วางแผน อำนาจการประสานงาน สั่งการและควบคุมการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตตามแผนค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่ประสบภัยพิบัติ เมื่อได้รับการประสานจาก ศูนย์บรรเทาสาธารณภัยกองทัพอากาศ (ศบภ.ทอ.)

๒ หน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือนประสานงาน ควบคุม แนะนำและติดตามการปฏิบัติของอากาศยานที่ปฏิบัติการกิจค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่ประสบสาธารณภัย จนเสร็จสิ้นภารกิจ

๓ ศูนย์สนับสนุนทางอากาศโดยตรง (ศสอ.ท.) ทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานการช่วยชีวิตในพื้นที่ประสบภัยพิบัติ ตามที่ ศคว.ทอ.แบ่งมอบพื้นที่ให้รับผิดชอบ

๔ การปฏิบัติการกิจค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่ประสบภัยพิบัติ จะกระทำตามขีดความสามารถของหน่วยปฏิบัติ กรณีเกินขีดความสามารถ ให้ประสานกับ ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพอากาศ (ศปก.ทอ.) เพื่อประสานการปฏิบัติกับ ศปก.เหล่าทัพ และ ศปก.สทช.ในการวางแผนร่วมและ/หรือ ให้การสนับสนุนการค้นหาและช่วยชีวิต หรือปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตร่วมกัน รวมถึงการประสานหน่วยงานภาครัฐและเอกชนเพื่อบูรณาการการปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์

### ๕ รายการปฏิบัติ

๕.๑ ขั้นการรายงาน เมื่อ ศบภ.ทอ.ประสานให้ ศคว.ทอ.ปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่ประสบภัยพิบัติ ให้ น.เวรอำนาจการ ศยอ.ศปก.ทอ.รายงานให้ ผบ.ศคว.ทอ.ทราบโดยเร็วที่สุด และผู้ที่เกี่ยวข้อง

๕.๒ ขั้นการเริ่มต้นปฏิบัติ (Initial Action) ศคว.ทอ.ประเมินสถานการณ์ภัยพิบัติร่วมกับ ศบภ.ทอ. เพื่อเตรียมปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่ประสบภัยพิบัติ และประสานนกข.เตรียมพร้อมปฏิบัติการ เมื่อได้รับคำสั่ง

๕.๓ ขั้นการวางแผน (Planning stage) ศคว.ทอ.ร่วมกับ ศบภ.ทอ.วางแผนการปฏิบัติในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่ประสบภัยพิบัติ

# ลับ

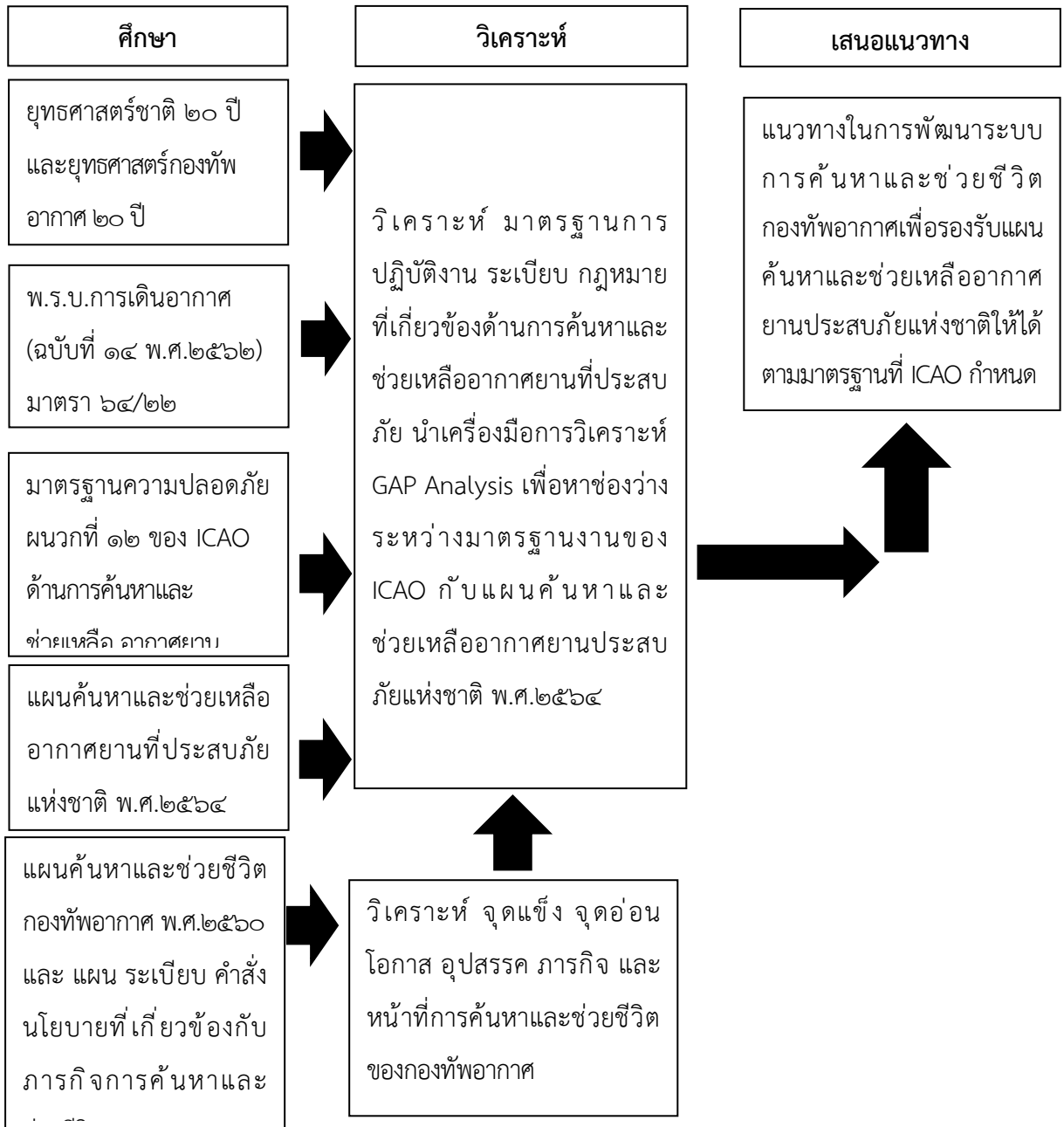
# ลับ

๓๕

๕.๔ ชั้นปฏิบัติการ (Operations stage) ศคว.ทอ.สั่งการและประสานให้ หน่วยเกี่ยวข้องปฏิบัติ

๕.๕ ชั้นเสร็จสิ้นหรือยุติการปฏิบัติ (Conclusion stage) ผบ.ศคว.ทอ.หรือผู้รับมอบอำนาจ จะเป็นผู้สั่งการยุติการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต เมื่อได้รับการประสานจาก ศบภ.ทอ.

## กรอบแนวคิดการวิจัย



# ลับ

# ลับ

## บทที่ ๓

### วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัย เรื่อง แนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ประสพภัยกองทัพอากาศ (RTAF Search and Rescue System) เพื่อรองรับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยแห่งชาติ จะใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ในการศึกษาขีดความสามารถของการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานของกองทัพอากาศใน สภาพการณ์ปัจจุบัน จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค ข้อขัดข้อง รวมถึงข้อจำกัด เพื่อที่จะ สนับสนุนแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสพภัยแห่งชาติ ดำเนินการวิจัย โดยจะทำการ เก็บข้อมูล ทั้งจากการศึกษาเอกสาร (Document Study) จากแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ ประสพภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๖๔ ข้อมูลขีดความสามารถภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ประสพภัยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี การสนทนากับผู้บริหาร กระทรวงคมนาคม กระทรวงกลาโหม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข และกองทัพอากาศ ถึงแนวทางเพิ่มขีดความสามารถการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัย

#### การรวบรวมข้อมูล

แนวทางการดำเนินงานด้านการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลือชีวิตของกองทัพอากาศ (RTAF Search and Rescue System) ได้ใช้กรอบแนวคิดตามมาตรฐานความปลอดภัยผนวกที่ ๑๒ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสพภัย เป็นแนวทางเปรียบเทียบกับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสพภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๖๔ ร่วมกับแผนค้นหาและช่วยเหลือชีวิตกองทัพอากาศ พ.ศ.๒๕๖๐ ตลอดจนขีดความสามารถการปฏิบัติการ ด้านต่าง ๆ ของกองทัพอากาศเพื่อให้ทราบจุดแข็ง จุดอ่อน ช่องว่างที่ควรพัฒนา โดยรวบรวมหลัก นิยมระบบการค้นหาและช่วยเหลือชีวิตในพื้นที่การรบ (Doctrine for Joint Combat Search and Rescue) ระบบการค้นหาและช่วยเหลือชีวิตที่มีข้อกำหนดการดำเนินงานตามข้อตกลงสนธิสัญญาชิคาโก ค.ศ.๑๙๔๔ (Convention on International Civil Aviation, 1944) ที่มีขีดความสามารถให้บริการ ด้านการค้นหาและช่วยเหลือชีวิต อำนาจและหน้าที่ตามกฎหมายในการค้นหาและช่วยเหลือชีวิตทางอากาศ รองรับการทำงาน ตลอดจนมีสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสพภัย ให้การสนับสนุน ครอบคลุมพื้นที่บนพื้นดิน และทางทะเล มีการปฏิบัติการร่วมกับศูนย์ปฏิบัติการร่วม การค้นหาและช่วยเหลือชีวิตทางอากาศและทะเล (Joint Rescue Coordinate Centre: JRCC) และ ประสานการปฏิบัติการร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ อย่างเป็นเอกภาพ การกำหนดหน้าที่ในแผนการ ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัยแห่งชาติ โดยคณะกรรมการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน ประสพภัยที่บูรณาการอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งสามารถปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือชีวิตให้กับ ประเทศในภูมิภาคใกล้เคียงได้ด้วย

# ลับ

# ลับ

๓๗

## ๑. แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๖๔

จากแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ (National Search and Rescue Plan) เป็นกลไกสำคัญในการจัดการด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศให้เป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) โดยเป็นการดำเนินงานด้านกฎหมาย กฎระเบียบ ร่วมกับการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องภายใต้ กรอบมาตรฐานการบริการการเดินอากาศ ด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีสมาชิกของ ICAO มีพันธะตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติเรื่องการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยโดยกำหนดให้คณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติมีอำนาจหน้าที่ในการเห็นชอบแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ โดยคำนึงถึงมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ มีนโยบายในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยต้องดำเนินการอย่างทันทั่วถึงที่ใช้หลักมนุษยธรรม ไม่คำนึงถึงเชื้อชาติ ศาสนา สถานภาพของบุคคล หรือสภาพการณ์ในขณะที่บุคคลนั้นถูกพบ โดยบูรณาการร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดให้มีกระบวนการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยอย่างทันทั่วถึง ในเขตพื้นที่รับผิดชอบ ตลอดเวลา ๒๔ ชั่วโมง มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย

- (๑) ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย
- (๒) ศูนย์ควบคุมการจราจรการค้นหาด้วยดาวเทียม
- (๓) หน่วยค้นหาและช่วยเหลือ
- (๔) หน่วยระวางภัย
- (๕) หน่วยสนับสนุนทางการแพทย์
- (๖) ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยย่อย

มีการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยขั้นของภาวะฉุกเฉิน (Emergency Phases) ภาวะฉุกเฉินแบ่งออกเป็น ๓ ชั้น คือ ๑ ชั้นสงสัย (Uncertainty Phase) ใช้ตัวย่อว่า INCERFA, ๒ ชั้นเตรียมพร้อม (Alert Phase) ใช้ตัวย่อว่า ALERFA และ ๓ ชั้นประสบภัย (Distress Phase) ใช้ตัวย่อว่า DETRESFA กำหนดอนุญาตในการควบคุมอากาศยานในสนามบินสำหรับการขึ้น-ลงของอากาศยานให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อบังคับ มีหน่วยกำกับดูแลประกอบด้วย หน่วยควบคุมการจราจรทางอากาศ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ ศูนย์ควบคุมการจราจรทางทะเล เขตท่าเรือศรีราชา (Siriracha VTS) หากมีอากาศยานหรือเรือที่ประสบภัย ศูนย์ฯ ดังกล่าวต้องรายงานศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลือฯ ทราบโดยทันที เพื่อพิจารณาว่าอากาศยานประสบภาวะฉุกเฉินตามชั้นต่าง ๆ ดังกล่าวแล้วการพิจารณาชั้นของภาวะฉุกเฉินมีหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

### (๑) ชั้นสงสัย (Uncertainty Phase) เมื่อ

๑.๑ ไม่ได้รับการติดต่อจากอากาศยานภายในเวลา ๓๐ นาที หลังจากเวลาที่ควรได้รับการติดต่อจากอากาศยานหรือหลังจากเวลาที่ได้พยายามติดต่อกับอากาศยานเป็นครั้งแรก โดยถือเอาเวลาที่ถึงกำหนดก่อนเป็นเกณฑ์ หรือ

๑.๒ อากาศยานยังมาไม่ถึงภายในเวลา ๓๐ นาที หลังจากเวลาที่กำหนดว่าจะมาถึง และได้แจ้งครั้งสุดท้ายให้หน่วยบริการจราจรทางอากาศทราบแล้ว หรือหลังจากเวลาที่หน่วยบริการจราจรทางอากาศกำหนดว่าอากาศยานนั้นจะบินมาถึง โดยถือเวลาที่ถึงกำหนดเป็นเกณฑ์

ลับ

# ลับ

๓๘

## (๒) ขั้นเตรียมพร้อม (Alert Phase) เมื่อ

๒.๑ เหตุการณ์ต่อเนื่องจากขั้นสงสัย ซึ่งต่อมาได้พยายามติดต่อกับอากาศยาน หรือสอบถามแหล่งข่าวที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ แล้ว แต่ยังไม่ทราบข่าวของอากาศยาน หรือ

๒.๒ อากาศยานได้รับคำแนะนำให้ลงและยังไม่มาลงภายในเวลา ๕ นาทีของเวลาที่กำหนดว่าจะลง และไม่ได้รับการติดต่อกับอากาศยานอีกเลย หรือ

๒.๓ ได้รับรายงานว่ามีสมรรถภาพในการบิน (Operating Efficiency) ของอากาศยานเสื่อมลงแต่ยังไม่ถึงจะต้องลงด้วยเหตุสุดวิสัย (Forced Landing) เว้นแต่เหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้นจะคลี่คลายลง หรือ

๒.๔ เป็นที่ทราบหรือเชื่อว่า อากาศยานถูกแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (Act of Unlawful Interference)

## (๓) ขั้นประสบภัย (Distress Phase) เมื่อ

๓.๑ เหตุการณ์ต่อเนื่องจากขั้นเตรียมพร้อม ซึ่งได้พยายามติดต่อกับอากาศยานต่อไปอีกแต่ไม่ได้ผลจนเป็นที่น่าเชื่อว่าอากาศยานจะประสบภัย หรือ

๓.๒ ได้พิจารณาแล้วว่าน่ามีเหตุเพลิงของอากาศยานหมด หรือมีไม่เพียงพอที่จะสามารถบินต่อไปยังที่ปลอดภัย หรือ

๓.๓ ได้รับรายงานว่ามีสมรรถภาพในการบิน (Operating Efficiency) ของอากาศยานเสื่อมลงซึ่งอาจจะต้องลงด้วยเหตุสุดวิสัย หรือ

๓.๔ ได้รับรายงานหรือมีเหตุผลที่น่าเชื่อว่าอากาศยานกำลังทำการลงด้วยเหตุสุดวิสัยหรือได้ลงด้วยเหตุสุดวิสัยแล้ว (เว้นแต่จะมีเหตุผลที่แน่นอนว่า อากาศยานและบุคคลที่อยู่ในอากาศยานจะไม่ประสบอันตรายที่ร้ายแรง และเป็นอันตรายที่ใกล้จะถึงและไม่ต้องการความช่วยเหลือโดยทันทีทันใด

๓.๕ การบังเอิญพบเห็นอากาศยานที่ตกหรือพบเห็นโดยการตามสัญญาณ ELT (Emergency Locating Transmitter)

## (๔) การรายงานภาวะฉุกเฉิน ต้องประกอบด้วยข้อความดังต่อไปนี้

๔.๑ INCERFA, ALERFA หรือ DETRESFA ตามขั้นตอนของภาวะฉุกเฉิน

๔.๒ หน่วยหรือบุคคลที่รายงาน

๔.๓ ลักษณะของภาวะฉุกเฉิน

๔.๔ ข้อความที่สำคัญ ๆ จากแผนการบิน

๔.๕ หน่วยที่ได้รับการติดต่อครั้งสุดท้าย เวลาและความถี่คลื่นวิทยุที่ใช้ในการติดต่อ

๔.๖ ตำบลที่รายงานครั้งสุดท้าย การหาตำบลที่รายงานด้วยวิธีใด

๔.๗ สีและเครื่องหมายที่เด่นชัดของอากาศยาน

๔.๘ การดำเนินการเท่าที่สถานีรับรายงานว่าได้กระทำไปแล้ว

๔.๙ ข้อความอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องนอกจากรายงานดังกล่าวข้างต้นแล้ว ศูนย์ประสานงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ต้องได้รับรายงานดังต่อไปนี้เพิ่มเติมโดยทันที

## ๒. ระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ

ภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิต เป็นภารกิจที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการสนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ ของกองทัพอากาศให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ประกอบด้วย การถวายความ

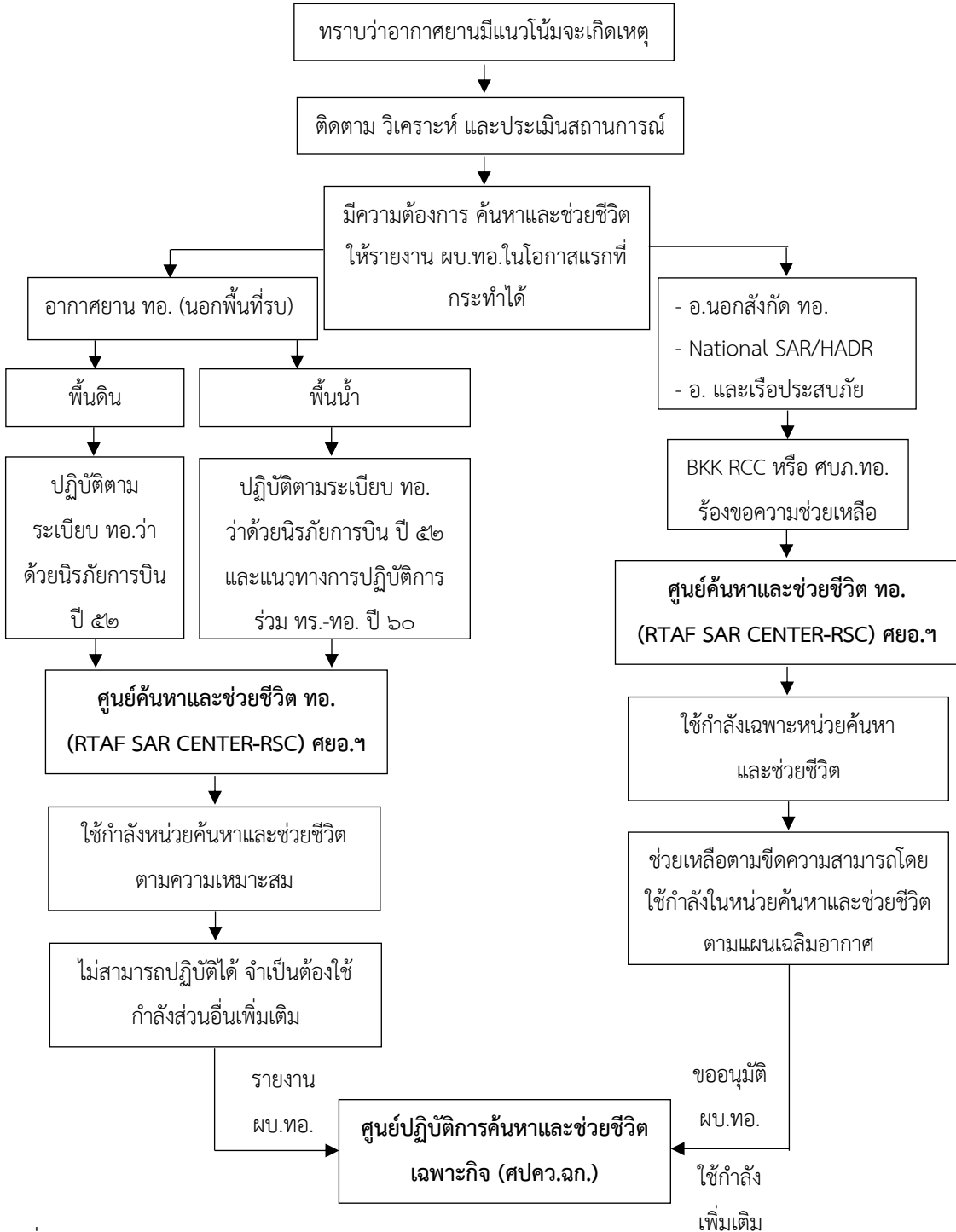
ลับ



# ลับ

ปลอดภัยแต่พระมหากษัตริย์และพระบรมวงศานุวงศ์ การช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากอากาศยานของ กองทัพอากาศ และต่างหน่วย การลำเลียงทางอากาศสายแพทย์ รวมถึงภารกิจด้านการบรรเทา สาธารณภัยกองทัพอากาศ โดยมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

แผนภาพที่ ๓ - ๑ ขั้นตอนการรับภารกิจค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ



ที่มา : กรมยุทธการทหารอากาศ

# ลับ

## ๒.๑ การกิจ

กองทัพอากาศส่งมอบภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิตให้ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ เป็นหน่วยงานหลักและมีภารกิจรับผิดชอบโดยตรง โดยมี ผู้บัญชาการศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ เป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบ มีรายละเอียดหน้าที่ วางแผน เตรียมการ ประสานงาน กำกับดูแล ควบคุม การปฏิบัติภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิต และเตรียม กำลังพลในระบบค้นหาและช่วยชีวิต

## ๒.๒ หน่วยงานและผู้ปฏิบัติงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

ระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ มีหน่วยงานและผู้ปฏิบัติงานที่มี ส่วนเกี่ยวข้องเป็นการจัดในรูปแบบภารกิจการใช้กำลังทางอากาศตามโครงสร้างศูนย์ปฏิบัติการ กองทัพอากาศ (ศปก.ทอ.) ดังนี้

แผนภาพที่ ๓ - ๒ โครงสร้างการใช้กำลังกองทัพอากาศ



ที่มา : กรมยุทธการทหารอากาศ

# ลับ

๔๑

ศูนย์ยุทธศาสตร์ทางอากาศ (ศยอ.ศปก.ทอ.) มีหน้าที่วางแผน อำนวยการ ประสานงาน สั่งการ ควบคุม และกำกับดูแลการใช้กำลัง ทอ.ในการปฏิบัติภารกิจค้นหาและช่วยชีวิต โดยพิจารณา ใช้กำลังทางอากาศจากหน่วยบินตามแผนเฉลิมอากาศชุดปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต และชุด สนับสนุนการค้นหาและช่วยชีวิต ณ ที่ตั้งปกติ หรือสั่งการวางกำลังนอกที่ตั้ง ในพื้นที่ประเทศไทยและ พื้นที่ทางทะเลเป็นส่วนรวม ได้ตามความเหมาะสม โดยมี ผบ.ศยอ.๓ เป็น ผู้บังคับบัญชารับผิดชอบ เมื่อเกิดเหตุให้ ศคว.ทอ.พิจารณาจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตเฉพาะกิจ (ศปคว.ฉก.) ตาม สถานการณ์หรือเหตุจำเป็นที่เกี่ยวข้อง เพื่อปฏิบัติหน้าที่ วางแผน อำนวยการ ควบคุม และกำกับดูแล การปฏิบัติภารกิจค้นหาและช่วยชีวิต ณ พื้นที่ปฏิบัติการ รวมถึงการประสานหน่วยงานทั้งภาครัฐและ เอกชนที่ร่วมปฏิบัติการ การรายงานสถานภาพ ผลและแผน การปฏิบัติให้ ศคว.ทอ.ทราบตาม ระยะเวลาที่เหมาะสม และวางแผนและประสาน นกข.เกี่ยวกับการส่งผู้ได้รับบาดเจ็บหรือผู้เสียชีวิต กลับที่ตั้งดอนเมืองหรือภูมิลำเนา โดย เสธ.คปอ.หรือผู้แทนเป็น ผบ.ศปคว.ฉก. โดยให้ถือว่าภารกิจ ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย อากาศยานเกิดอุบัติเหตุ เกิดเหตุฉุกเฉินหรือสูญหายเป็น ภารกิจเร่งด่วน ไม่ว่าอากาศยานที่ประสบภัยจะเป็นอากาศยาน ทอ. อากาศยานนอกสังกัด ทอ.อากา ศยานทหารต่างประเทศ อากาศยานพาณิชย์ และอากาศยานส่วนบุคคลทั้งของประเทศไทยและ ต่างประเทศต้องดำเนินการโดยทันทีเพื่อลดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สิน ศยอ.๓ (รับมอบ อำนาจจาก ผบ.ทอ./ผบ.ศปก.ทอ.) เป็นผู้พิจารณาเงื่อนไขในการปฏิบัติโดยเมื่อเกิดเหตุสามารถปฏิบัติ ตามแผนฯ ได้ทันที โดยนำเรียน ผบ.ทอ./ผบ.ศปก.ทอ.หรือผู้แทน ให้ทราบในโอกาสแรกที่สามารถ กระทำได้ ในกรณีที่มีความเร่งด่วนมาก ให้ ผบ.ศยอ.๓ เป็นผู้พิจารณาใช้แผนฯ นี้ตามความเหมาะสม ซึ่งต้องคำนึงถึงสถานการณ์และขีดความสามารถ ทอ.

## ๓. นโยบาย กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งที่เกี่ยวข้อง

### ๓.๑ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๓๐ พ.ศ.๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

จากแผนพัฒนาฯ เรื่องระบบการขนส่งทางอากาศอ้างอิงในหมวดหมายที่ ๕ เรื่อง การให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ผ่านระบบการขนส่ง (Logistic) ที่ สำคัญของภูมิภาค ทั้งนี้จากการที่ไทยมีข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทำ ให้มีศักยภาพที่จะพัฒนาการเชื่อมต่อเส้นทางขนส่งระหว่างมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก และใช้ ประโยชน์จากเส้นทางเชื่อมโลกของจีนและแผน “สร้างโลกที่ดีกว่าขึ้นมาใหม่” ที่สหรัฐอเมริกา สนับสนุนได้ รวมถึงสามารถเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เพื่ออำนวยความสะดวกใน การเชื่อมโยงการค้ากับจีน ซึ่งปัจจุบันไทยมีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ จึงควรบูรณาการเพื่อใช้ประโยชน์ทางภูมิศาสตร์ และโครงสร้างพื้นฐานจากเส้นทาง เชื่อมต่อในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงกับจีนตอนใต้ให้เป็นหนึ่งเดียวกัน และเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกและพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ เพื่อให้เกิดรูปธรรมในการผลักดันการเปลี่ยนแปลง ภาคการผลิตและบริการไทยสู่ระดับนานาชาติโดยมีกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนความร่วมมือ และกรอบ ความตกลงระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมการขนส่งและระบบการขนส่ง (Logistic) ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำ

# ลับ

# ลับ

๔๒

โฆงที่มีคณะทำงานขับเคลื่อนโครงการลงทุนเพื่อเชื่อมโยงด้านคมนาคมกับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาค  
ลุ่มน้ำโขงและจีน

## ๓.๒ แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมงหายแห่งชาติ

จากแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมงหายแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๖๔ ได้กำหนดหน่วยงานและหน้าที่ โดยกำหนดให้กองทัพอากาศ มีหน้าที่ สนับสนุนหน่วย  
ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประมงหายหลัก และสนับสนุนชุดประสานและควบคุมการใช้  
ห้วงอากาศในพื้นที่ปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต เมื่อมีการใช้อากาศยานหรืออากาศยานไร้คนขับ  
ของหน่วยงานรัฐ เอกชน หรือหน่วยงานอื่น ๆ ปฏิบัติการในพื้นที่ โดยประสานกับศูนย์ควบคุมจราจร  
ทางอากาศและศูนย์ควบคุมการปฏิบัติทางอากาศโดยใกล้ชิด

## ๓.๓ สมุดปกขาวกองทัพอากาศ พ.ศ.๒๕๖๓

ได้กำหนดขีดความสามารถการค้นหาและช่วยชีวิตไว้ใน โครงสร้างและขีด  
ความสามารถที่ต้องการ ข้อ ๔.๒.๔ การค้นหาและช่วยชีวิต โดยกองทัพอากาศต้องดำรงศักยภาพและ  
ขีดความสามารถในการค้นหาและช่วยชีวิต ในภาพรวมของประเทศทั้งทางทหารและพลเรือน เพื่อ  
ปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรบและพื้นที่เสี่ยงภัย การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่  
ประมงหาย การส่งกลับสายแพทย์ การช่วยเหลือประชาชนจากภัยพิบัติ รวมทั้งเพื่อรองรับ  
แนวความคิดในการจัดตั้งหน่วยงานค้นหาช่วยชีวิตและบรรเทาสาธารณภัยอาเซียน โดยมีประเทศไทย  
เป็นศูนย์กลาง

## ๓.๔ นโยบายผู้บัญชาการทหารอากาศ พ.ศ.๒๕๖๖

ข้อ ๖ เรื่อง การช่วยเหลือประชาชนอย่างเต็มความสามารถ (Quality Civic  
Actions) ข้อ ๖.๑ การพัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถของ กำลังพล เครื่องมือ ยุทธโศปกรณ์  
และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อสนับสนุนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยให้ทันต่อ  
เหตุการณ์ ลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยพิบัติต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อประชาชน ตลอดจน  
เสริมสร้างความร่วมมือกับมิตรประเทศและองค์การระหว่างประเทศ ในการช่วยเหลือด้านมนุษยธรรม  
และการบรรเทาภัยพิบัติทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี

## ๓.๕ สรุปผลการสัมมนา “Cutting Edge Air Operations for Quality Air Force

ร่างขออนุมัติงบประมาณโครงการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของ  
กองทัพอากาศ ตามอนุมัติผู้บัญชาการทหารอากาศ ทำหนังสือสรุปผลการสัมมนา “Cutting Edge  
Air Operations for Quality Air Force” ที่ กท ๐๖๐๖.๓/๑ ที่ ๑๐ มกราคม พ.ศ.๒๕๖๕ ให้  
กรมยุทธการทหารอากาศนำผลการสัมมนาเป็นข้อมูลตั้งต้นในการจัดทำแนวทางการใช้กำลัง  
กองทัพอากาศ พ.ศ.๒๕๖๕ และใช้เป็นเครื่องมือในการกลั่นกรองโครงการและจัดทำงบประมาณของ  
กองทัพอากาศ โดยในกลุ่มสัมมนาที่ ๒ ได้การนำเสนอ แนวความคิดการใช้กำลังทางทหาร

ลับ

# ลับ

๔๓

นอกเหนือจากสงคราม การสนับสนุนแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย  
แห่งชาติมีประเด็นที่เกี่ยวข้อง

- การใช้กำลังทางทหารนอกเหนือจากสงคราม ต้องเป็นไปตามมาตรฐานการปฏิบัติ  
ได้แก่ ตอบสนองต่อภารกิจได้รวดเร็วทันต่อเหตุการณ์มีความถูกต้องในการช่วยเหลือ และเพียงพอ
- กองทัพอากาศจะต้องมีความสามารถในการสนธิกำลังกับภาค พลเรือน ให้การ  
สนับสนุนตามที่ได้รับร้องขอ โดยคำนึงถึงความปลอดภัยในการปฏิบัติ

## ๓.๖ พระราชบัญญัติการจัดระเบียบกระทรวงกลาโหม พ.ศ.๒๕๕๑ มาตราที่ ๘

ข้อ ๒ กระทรวงกลาโหมมีอำนาจหน้าที่พิทักษ์รักษาและปกป้องสถาบัน  
พระมหากษัตริย์ ตลอดจนสนับสนุนภารกิจของสถาบันพระมหากษัตริย์ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติ  
เป็นไปด้วยความเรียบร้อย กองทัพอากาศจึงได้จัดทำแผนยุทธการ ทอ.๙๙๙ เพื่อถวายความปลอดภัย  
แต่พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท พระบรมวงศานุวงศ์ ตั้งแต่ชั้นพระองค์เจ้าขึ้นไป  
ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ ผู้แทนพระองค์ซึ่งเป็นพระบรมวงศานุวงศ์ตั้งแต่ชั้นพระองค์เจ้าขึ้นไป  
รวมถึงบุคคลที่ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ รับเป็นพระราชอาคันตุกะ ขณะเสด็จฯ โดยอากาศยาน  
ของกองทัพอากาศ

## ๓.๗ พระราชบัญญัติการจัดระเบียบกระทรวงกลาโหม พ.ศ.๒๕๕๑ มาตราที่ ๒๑

กองทัพอากาศมีหน้าที่ในการเตรียมกำลังและใช้กำลังทางอากาศตามอำนาจ  
หน้าที่ของกระทรวงกลาโหม ดังนั้น เพื่อเป็นการบรรเทาความรุนแรงในกรณีที่อากาศยานเกิดอุบัติเหตุ  
กองทัพอากาศจึงได้จัดทำแผนค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๐ เพื่อเป็นแนวทางการใช้  
กำลังทางอากาศสำหรับการค้นหาและช่วยชีวิต ในการช่วยเหลือผู้ที่ประสบภัยจากอากาศยานของ  
กองทัพอากาศทันทีที่เกิดเหตุรวมถึงการช่วยเหลือผู้ที่ประสบภัยจากอากาศยานและเรือประสบภัย  
ของหน่วยงานทางราชการ หรือเอกชน ในพื้นที่ปกติและพื้นที่ประสบภัยพิบัติ เมื่อได้รับการร้องขอ  
ตามขีดความสามารถที่กองทัพอากาศจะปฏิบัติได้โดยได้มีการจัดวางกำลังหน่วยบินค้นหาและ  
ช่วยชีวิต (SRU) ตามแผนเฉลิมอากาศ (รายละเอียดการปฏิบัติอ้างอิงตามแผนค้นหาและช่วยชีวิต  
กองทัพอากาศ พ.ศ.๒๕๖๐ และแผนเฉลิมอากาศ)

## ๓.๘ บันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding: MOU) ร่วมกับ สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

มีอำนาจหน้าที่ในการช่วยเหลือประชาชน ดังนั้น เพื่อให้การปฏิบัติการลำเลียง  
ทางอากาศสายแพทย์เป็นไปด้วยความเรียบร้อย กองทัพอากาศจึงได้จัดทำบันทึกความเข้าใจ  
(Memorandum of Understanding: MOU) ร่วมกับสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ เมื่อวันที่  
๒๑ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๕ ในการปรับแนวทางการปฏิบัติการและการเบิกจ่ายค่าชดเชยการปฏิบัติการ  
ฉุกเฉินทางอากาศยาน

ลับ

# ลับ

๔๔

## ๓.๙ แผนบรรเทาสาธารณภัยและช่วยเหลือประชาชนกองทัพอากาศ

กองทัพอากาศ กระทรวงกลาโหมมีอำนาจหน้าที่ในการป้องกันและแก้ไข ปัญหาจากภัยพิบัติ และการช่วยเหลือประชาชนดั่งนั้น เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปด้วยความเรียบร้อย กองทัพอากาศจึงได้จัดทำแผนบรรเทาสาธารณภัยและช่วยเหลือประชาชนกองทัพอากาศ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนและลดความเสียหายของประชาชน โดยใช้ทรัพยากรของกองทัพอากาศ หรือทรัพยากรที่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐและเอกชน เมื่อได้รับการร้องขอจากจังหวัด หน่วยงาน ของภาครัฐ ภาคเอกชน หรือที่กองทัพอากาศพิจารณาเห็นว่า ภัยพิบัติหรือการบรรเทาความเดือดร้อน และลดความเสียหายของประชาชน นั้นต้องได้รับการดำเนินการภายใต้อำนาจของเอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการดำเนินงานของจิตอาสาพระราชทาน ตามที่ได้รับการประสานจากหน่วยเกี่ยวข้อง

## ๔ การค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศในพื้นที่การรบ

จากแนวคิดการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรบ (Combat Search and Rescue Concept: CSAR) ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ ได้นำการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่ การรบ ตามเอกสาร Joint Publication 3-50 Personnel Recovery, Joint Pub 3-50.1 National Search and Rescue Manual Volume 2: Planning Handbook, Joint Pub 3-50.2 Doctrine for Joint Combat Search and Rescue และ Joint Pub 3-50.21 Joint Tactics Techniques and Procedures for Combat Search and Rescue โดยในเอกสารที่ได้กล่าวมาในเบื้องต้นนั้นได้ อ้างถึงการปฏิบัติตามมาตรฐานการค้นหาและช่วยชีวิตสากลพลเรือน (ICAO) ดังนี้ Joint Publication 3-50 Personnel Recovery เป็นหลักนियมการปฏิบัติของประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อใช้ วางแผนการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ ซึ่งเน้นที่การปฐมพยาบาลเบื้องต้น การรักษาชีวิต การต่อต้านข้าศึก และการหลบหนี โดยเนื้อหาขั้นตอนการปฏิบัติได้อ้างอิง “International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual: IAMSAR” ไว้ในภาคผนวก Joint Pub 3-50.1 National Search and Rescue Manual Volume 2: Planning Handbook เป็นคู่มือเพื่อใช้ในการวาง แผนการค้นหาและช่วยชีวิตของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยในกรอบเนื้อหา (SCOPE) ได้มีการระบุ ขั้นตอนการปฏิบัติไปยังเอกสาร Joint Publication 3-50 Personnel Recovery ไว้ในบทนำ Joint Pub 3-50.2 Doctrine for Joint Combat Search and Rescue เป็นแนวคิดการค้นหาและ ช่วยชีวิตในพื้นที่การรบ ภายใต้การควบคุมการปฏิบัติของผู้บัญชาการรบร่วม (Chairman of The Joint Chiefs of Staff) มีวัตถุประสงค์ เพื่อให้ผู้บังคับบัญชาแต่ละเหล่าทัพ ได้ซ่อมควบคุมการ ปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรบร่วมกัน โดยในเนื้อหาขั้นตอนการปฏิบัติการวางแผน ค้นหาและช่วยชีวิต ได้กล่าวถึงการบูรณาการระหว่างการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรบ “CSAR” และการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ “Joint Publication 3-50 Personnel Recovery” ซึ่งจะต้องวางแผน ควบคู่กันเสมอ Joint Pub 3-50.21 Joint Tactics Techniques and Procedures for Combat

ลับ

# ลับ

๔๕

Search and Rescue เป็นคู่มือสำหรับการกำหนดกลยุทธ์ เทคนิค และแนวทางการปฏิบัติ สำหรับการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรบ มีวัตถุประสงค์ เพื่อให้ผู้บังคับบัญชาในระดับหัวหน้าหน่วย ได้ซ้อมการออกแบบกลยุทธ์ เทคนิคและแนวทางการปฏิบัติ การค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรบ ร่วมกัน โดยในกรอบเนื้อหา (SCOPE) ได้มีการระบุขั้นตอนการปฏิบัติไปยังเอกสาร Joint Publication 3-50 Personnel Recovery ไว้ในบทนำจากแนวคิดในการปฏิบัติจะเห็นได้ว่าระบบการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรบ สามารถสรุปเป็นเนื้อหาที่สำคัญ ๒ ส่วน ดังนี้

- การปฏิบัติตามมาตรฐานการค้นหาและช่วยชีวิตสากลพลเรือน (Search and Rescue Service Standard)
- การประกอบกำลังร่วมกับหน่วยบินคุ้มกัน (Escort) ภายใต้การประเมินความเสี่ยง ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้จากการโจมตีของฝ่ายตรงข้าม

## การวิเคราะห์ข้อมูล

### ๑. ตรวจสอบสภาพแวดล้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานของประเทศ ไทยด้วยเครื่องมือ GAP Analysis

หัวข้อสำคัญในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมด้วยเครื่องมือ GAP Analysis ประกอบด้วย

#### ๑.๑ แนวคิดทั่วไปของระบบการค้นหาและช่วยชีวิตสากล

๑.๑.๑ พบช่องว่างในเรื่องการจัดโครงสร้าง อุปกรณ์ บุคลากร ไม่เป็นไปตาม ข้อตกลงสนธิสัญญาชิคาโก ค.ศ.๑๙๔๔ (Convention on International Civil Aviation, 1944)

๑.๑.๒ พบช่องว่างในการให้บริการการค้นหาและช่วยชีวิตได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง โดยเฉพาะขีดความสามารถในการสำหรับการค้นหา ในเวลากลางคืน และพื้นที่ทางทะเล

๑.๑.๓ พบช่องว่างในเรื่องการได้รับอำนาจและหน้าที่ตามกฎหมายในการ ค้นหาและช่วยชีวิตทางอากาศ ดังนี้

(๑) อำนาจและหน้าที่ตามกฎหมายจะต้องถูกระบุในรูปแบบของเอกสาร เช่น แม่บทกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ หรือข้อตกลง

(๒) บันทึกความเข้าใจ (MOU: Memorandum of Understanding) ร่วมกับ คณะกรรมการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมง โดยจัดทำเป็นแผนการค้นหา และช่วยเหลืออากาศยานประมงแห่งชาติ ปี ๖๔ กำหนดให้ ศูนย์ค้นหา ฯ มีขอบเขตความ รับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิตทางอากาศครอบคลุมบริเวณพื้นที่ทางบก เท่านั้น โดยมีช่องว่างใน เรื่องการปฏิบัติภาคทะเล

๑.๑.๔ การปฏิบัติความร่วมมือกับศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทาง ทะเล (ศ.ร.ช.ล.) ผ่านทางศูนย์ปฏิบัติการร่วมการค้นหาและช่วยชีวิตทางอากาศและทะเล (Joint Rescue Coordinate Centre: JRCC) ของสำนักงานคณะกรรมการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน

ลับ

# ลับ

๔๖

ยานและเรือประสพภัย (Rescue Coordinate Centre: RCC) ซึ่งในปัจจุบันยังมีช่องว่างด้านการประสานงานและวางแผนให้ทันที่

๑.๑.๕ พบช่องว่างการประสานการปฏิบัติการร่วมกับหน่วยงานภาคพลเรือนในระบบการค้นหาและช่วยชีวิต

๑.๑.๖ พบว่ามีช่องว่างด้านกฎหมาย มาตรฐานขีดความสามารถในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตนอกประเทศของศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต

๑.๑.๗ การรายงานสถานการณ์แบบทันที่ (Near Real Time) ให้กับสำนักงานคณะกรรมการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสพภัย โดยมีช่องว่างของหน่วยปฏิบัติยังไม่สามารถดำรงการติดต่อสื่อสารได้อย่างต่อเนื่อง

๑.๑.๘ ความสามารถของสำนักงานคณะกรรมการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสพภัยได้โดยตรง รวมถึงหน่วยบินค้นหาฯ ไม่สามารถปฏิบัติได้ทันทีในกรอบไม่เกิน ๒ ชั่วโมง

## ๑.๒ องค์ประกอบระบบการค้นหาและช่วยชีวิต

๑.๒.๑ องค์ประกอบระบบการค้นหาและช่วยชีวิตพื้นฐาน

(๑) มีช่องว่างโครงสร้างตามที่กฎหมายรองรับ อีกทั้งมีช่องว่าง ระเบียบ และคู่มือการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต

(๒) มีช่องว่างหน้าที่และความรับผิดชอบให้กับผู้ปฏิบัติงานไม่ครอบคลุมแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัย

(๓) อุปกรณ์ค้นหาและช่วยชีวิตยังไม่เป็นไปตามมาตรฐาน

(๔) ระบบการติดต่อสื่อสารยังไม่เป็นไปตามมาตรฐาน

(๕) มีช่องว่างเส้นทางการติดต่อประสานงาน รวมทั้งหน้าที่การปฏิบัติให้แก่ผู้ปฏิบัติยังไม่เป็นระบบที่ชัดเจน

๑.๒.๒ การให้บริการ ภายในพื้นที่รับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิต (Search and Rescue Region) ดังนี้

(๑) มีช่องว่างการจัดการพื้นที่ โดยให้ “พื้นที่รับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิต” และ “พื้นที่ให้บริการข้อมูลการบิน” เป็นพื้นที่เดียวกัน

(๒) มีช่องว่างการจัดทำแผนเผชิญเหตุรองรับในพื้นที่ภูมิศาสตร์ใดที่เป็นข้อจำกัดในการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสพภัย

(๓) มีช่องว่างการปฏิบัติการร่วมกับศูนย์อำนวยความสะดวกประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศ.ร.ช.ล.) ในพื้นที่รับผิดชอบร่วม

(๔) อุปกรณ์ค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศที่เหมาะสมต่อการปฏิบัติการ มีช่องว่างระบบติดต่อสื่อสาร ประกอบด้วย ระบบแจ้งเตือนและระบบติดต่อประสานงานอย่างทั่วถึงขาดแผนที่ เครื่องเขียน อุปกรณ์สำนักงาน และเครื่องบันทึกเสียง ไม่มีห้องสมุดของศูนย์ค้นหาฯ

ลับ



# ลับ

๔๗

ไม่ได้เตรียมระบบคอมพิวเตอร์ (Computer) ประกอบด้วย ฐานข้อมูลการปฏิบัติที่ได้ดำเนินการแล้ว, การจัดการระบบการค้นหาและช่วยชีวิต, แผนการค้นหาและช่วยชีวิต

(๕) การปฏิบัติภารกิจนอกแผนการปฏิบัติเพิ่มเติม มีช่องว่างในการรับภารกิจนอกแผนการปฏิบัติ เนื่องจากไม่ได้มีการจัดสรรทรัพยากรในด้านต่าง ๆ เพิ่มเติม (บุคลากร, อุปกรณ์, ระบบการฝึกและศึกษา, เวลาที่ใช้ในการเตรียมตัว และอื่น ๆ)

(๖) มีช่องว่างอุปกรณ์ค้นหาและช่วยชีวิตทางน้ำที่ได้ตามมาตราฐาน

(๗) มีอุปกรณ์ไม่เพียงพอสำหรับการแจ้งเตือนอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุตลอด ๒๔ ชั่วโมง

(๘) ขั้นตอนการปฏิบัติรองรับเหตุการณ์อากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ (Emergency Phase) มีช่องว่างขั้นตอนการปฏิบัติในภาวะอาจเกิดเหตุ (Uncertainty Phase) การระบุพิกัดอากาศยานประสบอุบัติเหตุยังไม่มีเครื่องมืออุปกรณ์เป็นมาตรฐาน โดยเฉพาะขั้นตอนการปฏิบัติในภาวะเกิดเหตุ (Alert Phase) กับอากาศยานขนาดใหญ่ รวมทั้งแผนการซักซ้อมทำความเข้าใจกับหน่วยเกี่ยวข้องหลากหลายทั้งภาครัฐและเอกชน

(๙) มีช่องว่าง เรื่อง คู่มือการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิต (SAR Manual) เพื่อรองรับการปฏิบัติภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิต

(๑๐) มีช่องว่างการประสานงานร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมง เพื่อขอประสานใช้งานระบบค้นหาด้วยดาวเทียม (Cospas – Sarsat) ร่วมกัน

(๑๑) มีช่องว่างขั้นตอนการปฏิบัติกรณีที่จะต้องยุติหรือขยายระยะเวลาการค้นหาและช่วยชีวิตเนื่องจาก ต้องรอฟังคำสั่งจากสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมง

(๑๒) โครงสร้างที่เอื้อต่อการใช้งานอากาศยานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการปฏิบัติภารกิจ มีช่องว่างพื้นที่การจัดตั้งหน่วยค้นหา จะต้องสอดคล้องต่อการจัดพื้นที่รับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิต (Search and Rescue Region)

(๑๓) อากาศยานค้นหา มีอุปกรณ์และขั้นตอนการปฏิบัติ พบช่องว่างระบบการสื่อสารระหว่างหน่วยค้นหา ทั้งทางบกและทางทะเล อุปกรณ์เพื่อสนับสนุนการการค้นหาและช่วยชีวิตทางอากาศ ได้แก่ แพยาง, ทุ่นลอยน้ำส่งสัญญาณ (SAR Datum Buoys) และความถี่ฉุกเฉินเพื่อใช้ในการติดต่อ รวมทั้งขั้นตอนการรักษาพยาบาลและการนำผู้ประสบภัยออกจากพื้นที่เสี่ยง

(๑๔) ระบุขีดความสามารถและขั้นตอนการปฏิบัติ มีช่องว่างระยะเวลาการแจ้งเตือนให้รวดเร็วมีประสิทธิภาพ จำนวนผู้ปฏิบัติงานในช่วงนอกเวลาราชการ สถานภาพระบบแจ้งเตือนอากาศยานประสบเหตุ ข้อมูลติดต่อผู้มีอำนาจในการตัดสินใจ

(๑๕) พบช่องว่างการสั่งใช้หน่วยค้นหา ได้โดยตรง ซึ่งจะต้องสามารถปฏิบัติงานได้ทันที

# ลับ

# ลับ

๔๘

(๑๖) มีช่องว่างในการจัดการฝึกและศึกษาให้กับหน่วยบินค้นหาฯ และสร้างความคุ้นเคยกับเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ได้รับมาตรฐาน

(๑๗) มีช่องว่าง เรื่อง ความร่วมมือร่วมกับหน่วยงานสอบสวนอากาศยานอุบัติเหตุ

(๑๘) มีเจ้าหน้าที่ติดต่อประสานงาน (SPOC) รองรับการปฏิบัติกรณีเกิดเหตุการณ์อากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ ตลอด ๒๔ ชั่วโมง

## ๑.๓ ระบบการฝึกและศึกษา

๑.๓.๑ มีช่องว่างในการเตรียมบุคลากรที่มีทักษะความสามารถเพียงพอต่อภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิต ในแต่ละส่วนปฏิบัติ

๑.๓.๒ มีช่องว่างการกำหนดรายละเอียดการปฏิบัติในแต่ละหน้าที่

๑.๓.๓ การเตรียมให้มีการฝึกและศึกษาให้กับบุคลากรมีช่องว่าง ดังนี้

(๑) บุคลากรจะต้องได้รับการฝึกและศึกษาให้เพียงพอต่อระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

(๒) จะต้องมียุทธศาสตร์การฝึกและศึกษาของบุคลากรในกองทัพอากาศทุกคน

๑.๓.๔ การศึกษาและการฝึกอบรม ระบบการค้นหาและช่วยชีวิต ดังนี้

(๑) มีช่องว่างการดำรงขีดความสามารถในการติดต่อประสานความร่วมมือ

(๒) มีช่องว่างขั้นตอนการปฏิบัติ เพื่อรองรับเหตุการณ์อากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ (Emergency Phase)

(๓) มีช่องว่างของข้อมูลเพื่อใช้ในการค้นหา พื้นที่การค้นหา และโอกาสที่จะค้นหาได้สำเร็จ

(๔) มีช่องว่างข้อมูลการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศและกระแสน้ำ

(๕) มีช่องว่างการพัฒนาแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

(๖) มีช่องว่างการจัดให้มีการทบทวนการจัดสรรทรัพยากร

(๗) มีช่องว่างการจัดให้มีอากาศยานเฝ้าประกบ ในกรณีที่อากาศยานมีแนวโน้มจะจมน้ำ

(๘) มีช่องว่างการดำเนินการตามมาตรฐานการค้นหาและช่วยชีวิตสากล

๑.๓.๕ การฝึกรวมการด้านการค้นหาและช่วยชีวิต (SAR Exercise) ดังนี้

(๑) หน่วยค้นหาฯ มีช่องว่างการฝึกที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยชีวิต

(๒) มีช่องว่างการจัดทำแผนการประเมินหลังการฝึก

(๓) มีช่องว่างการฝึกร่วมกับศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล และกรมเจ้าท่า กับสำนักงานคณะกรรมการการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย

(๔) มีช่องว่างการประเมินตามมาตรฐานการค้นหาและช่วยชีวิต และการแก้ไขเมื่อถูกตรวจพบข้อบกพร่องที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน

ลับ

# ลับ

๔๙

## ๑.๔ ระบบการติดต่อสื่อสาร

๑.๔.๑ ระบบการติดต่อสื่อสารของศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตตลอด ๒๔ ชั่วโมง  
ดังนี้

(๑) ช่องว่างการติดต่อกับสำนักงานคณะกรรมการการค้นหายาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมง

(๒) ช่องว่างการติดต่อกับศูนย์อำนวยความสะดวกของชาติทางทะเล

(๓) ช่องว่างการติดต่อกับหน่วยงานค้นหาและช่วยชีวิตที่ได้ลงทะเบียนไว้กับสำนักงานคณะกรรมการการค้นหายาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมง

(๔) ช่องว่างการประสานงานร่วมกับหน่วยค้นหาและช่วยชีวิตอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑.๔.๒ หน่วยค้นหาและช่วยชีวิต มีช่องว่างระบบการติดต่อสื่อสารที่มีความรวดเร็วตลอด ๒๔ ชั่วโมง เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบการค้นหายาและช่วยชีวิต

๑.๔.๓ มีช่องว่างระบบการติดต่อสื่อสารที่เป็นไปตามมาตรฐาน เพื่อให้สามารถติดต่อกับหน่วยค้นหาฯ ทั้งทางอากาศยาน, เรือ, ยานพาหนะอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑.๔.๔ มีช่องว่าง เรื่อง ระบบการติดต่อสื่อสารดาวเทียม

๑.๔.๕ มีระบบ Internet ที่มีประสิทธิภาพ พร้อมปฏิบัติงาน

๑.๔.๖ มีช่องว่าง เรื่อง บุคลากรยังขาดทักษะการติดต่อสื่อสาร (ภาษาอังกฤษ) ทั้งทักษะการฟัง, พูด, อ่าน, และเขียน ตามมาตรฐานสากล

๑.๔.๗ อากาศยานและอุปกรณ์สื่อสารสำหรับการค้นหาฯ มีช่องว่างในการลงทะเบียนไว้กับสำนักงานคณะกรรมการการค้นหายาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมง ซึ่งจะต้องมีอุปกรณ์รองรับการใช้งานความถี่ฉุกเฉิน (406 MHz)

๑.๔.๘ มีช่องว่างการติดต่อสื่อสารร่วมกับอากาศยานและเรือของพลเรือน

๑.๔.๙ การเฝ้าตรวจและติดตามอากาศยาน ดังนี้

(๑) มีช่องว่างการระบุอากาศยานที่เข้ามาบริเวณขณะดำเนินการค้นหา

(๒) มีช่องว่างในการติดตามประวัติเส้นทางบินของอากาศยานประสบเหตุ

๑.๔.๑๐ อากาศยานค้นหาฯ มีช่องว่าง เรื่อง อุปกรณ์สื่อสารและระบบการค้นหายาอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Direction Finding) ไม่สามารถใช้ได้ครบทุกย่านความถี่

๑.๔.๑๑ อากาศยานค้นหาฯ จะต้องมียาระบบนำร่องที่แม่นยำ อากาศยานค้นหาฯ มียาระบบนำร่องที่แม่นยำ

๑.๔.๑๒ หน่วยค้นหาฯ มีช่องว่าง เรื่อง อุปกรณ์แจ้งเตือนให้ศูนย์ค้นหาฯ ทราบในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน

๑.๔.๑๓ หน่วยค้นหาฯ มีช่องว่าง เรื่อง อุปกรณ์สื่อสารที่สอดคล้องกับระบบการค้นหายาและช่วยชีวิตสากล

ลับ

# ลับ

๕๐

## ๑.๕ ระบบการจัดการการค้นหาและช่วยชีวิต

๑.๕.๑ การจัดเตรียมการด้านการค้นหาและช่วยชีวิตมีองค์ประกอบที่สำคัญ ดังนี้

(๑) มีช่องว่าง เรื่อง อากาศยานค้นหาเพื่อภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมงแห่งชาติโดยเฉพาะ

(๒) มีช่องว่าง เรื่อง กฎหมายว่าด้วยเรื่องความถี่สื่อสารสำหรับอากาศยานประมงอุบัติเหตุ

(๓) มีช่องว่าง เรื่อง อุปกรณ์แจ้งเตือนอากาศยานเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุที่ทันสมัย

(๔) มีช่องว่าง เรื่อง ฐานปฏิบัติการไม่ครอบคลุมพื้นที่ โดยเฉพาะทางทะเล

(๕) มีช่องว่างการปฏิบัติการค้นหาอากาศยานพลเรือนเกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุ

(๖) มีช่องว่าง เรื่อง งบประมาณสำหรับการจัดเตรียมอุปกรณ์ค้นหา

(๗) มีช่องว่าง เรื่อง กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาและช่วยชีวิต

(๘) มีช่องว่าง เรื่อง การให้บริการการรักษาพยาบาลฉุกเฉิน

(๙) มีช่องว่าง เรื่อง การเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย

๑.๕.๒ มีช่องว่าง เรื่อง การเตรียมหน่วยค้นหา พร้อมอุปกรณ์ค้นหา ให้มีความเหมาะสมต่อพื้นที่ปฏิบัติงาน

๑.๕.๓ มีช่องว่าง เรื่อง แผนและขั้นตอนการปฏิบัติ เพื่อรองรับการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่รับผิดชอบ

๑.๕.๔ มีช่องว่าง เรื่อง แผนและขั้นตอนการปฏิบัติร่วมกับโรงพยาบาล ในการเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย

๑.๕.๕ มีช่องว่าง เรื่อง การให้คำแนะนำแก่ผู้ให้บริการการรักษาพยาบาลฉุกเฉิน ในการเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย

๑.๕.๖ มีช่องว่าง เรื่อง แผนฉุกเฉินเพื่อให้บริการการค้นหาและช่วยชีวิต ในกรณีที่เกิดภัยธรรมชาติหรือระบบการค้นหาและช่วยชีวิตเกิดข้อขัดข้อง เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องการให้บริการ

## ๑.๖ การให้บริการการค้นหาและช่วยชีวิต

๑.๖.๑ การให้บริการการค้นหา ดังนี้

(๑) มีช่องว่างระบบจัดการคุณภาพ (Quality Management System) ครอบคลุมระยะเวลาในการดำเนินงาน และขาดตำแหน่งเจ้าหน้าที่จัดการคุณภาพ

(๒) มีช่องว่างระบบจัดการความปลอดภัย (Safety Management System) และขาดตำแหน่งนายทหารนิรภัยการบิน

(๓) มีช่องว่างระบบประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) ภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิต

ลับ

# ลับ

๕๑

๑.๖.๒ มีช่องว่าง เรื่อง การบันทึกการปฏิบัติภารกิจ เพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลในการพิจารณาประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน

๑.๖.๓ มีช่องว่างในการทบทวนและถอดบทเรียนในแต่ละภารกิจ รวมถึงประชาสัมพันธ์ให้กับหน่วยที่เกี่ยวข้องทราบ

๑.๖.๔ มีช่องว่างในการบันทึกและจัดเก็บข้อมูลการค้นหาและช่วยชีวิตเป็นเวลาอย่างน้อย ๕ ปี เพื่อใช้ในการปรับปรุงระบบการค้นหา รวมถึงการกำหนดกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม

## ๒. ตรวจสอบสภาพแวดล้อมกองทัพอากาศด้วยเครื่องมือ SWOT

### Analysis

เพื่อวิเคราะห์หาจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาสและอุปสรรคของกองทัพอากาศ โดยศึกษาเอกสารจากแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ การปฏิบัติงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และการปฏิบัติงานของกองทัพอากาศในการรับมือกับภารกิจ

#### ๒.๑ วิเคราะห์ปัจจัยภายใน ( McKinsey 7s Framework )

๒.๑.๑ Strategy – กลยุทธ์ การวางแผนเพื่อตอบสนองต่อการปรับตัวของสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปซึ่งประกอบด้วยกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง แผนหรือนโยบาย รวมทั้งสถานการณ์สภาพแวดล้อมในโลกยุคปัจจุบันว่ากองทัพอากาศสามารถรับมือต่อการปฏิบัติภารกิจด้านการค้นหาและช่วยชีวิตให้มีประสิทธิภาพ โดยพิจารณาว่ากองทัพอากาศมีการกำหนดกลยุทธ์ได้ครอบคลุมภารกิจและความรับผิดชอบ

#### จุดแข็ง

(๑) กองทัพอากาศมีภารกิจป้องกันทางอากาศจึงได้วางระบบการป้องกันภัยทางอากาศไว้อย่างเต็มรูปแบบ จึงทำให้กองทัพอากาศมีความพร้อมและขีดความสามารถในการปฏิบัติการทางอากาศทั้งปวงอย่างมีประสิทธิภาพ

(๒) กองทัพอากาศมีแผนจัดทำโครงการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศตามแผนงบประมาณของกองทัพอากาศตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ – ๒๕๘๐ เพื่อรองรับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

(๓) กองทัพอากาศสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก เช่น สถาบันการบินพลเรือน สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ เป็นต้น ในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์การทำงานและใช้ทรัพยากรที่จำเป็นร่วมกัน

(๔) กองทัพอากาศมีการวางแผนการฝึกซ้อมด้านค้นหาและช่วยชีวิตเพื่อรองรับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเป็นประจำทุกปี ทำให้เกิดความชำนาญและได้วางแผนการประสานกันมากขึ้น

# ลับ

# ลับ

๕๒

## จุดอ่อน

(๑) กองทัพอากาศมีหน้าที่เตรียมกำลังและใช้กำลังทางอากาศเพื่อปฏิบัติการทางทหารในการป้องกันประเทศเป็นหลัก ส่วนภารกิจด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยถูกกำหนดไว้เป็นภารกิจรอง จึงทำให้ในอดีตกองทัพอากาศไม่ได้วางมาตรฐานการปฏิบัติงานตามที่ ICAO กำหนดไว้

(๒) งบประมาณในการพัฒนาขีดความสามารถทางการรบของกองทัพอากาศมีจำนวนจำกัด ทำให้ไม่มีงบประมาณเพียงพอที่จะจัดหาอากาศยานยุคโทปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพได้ในเวลากลางคืน ส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมภารกิจด้านการค้นหาและช่วยชีวิตไม่ได้ครบ ๒๔ ชม.

**๒.๑.๒ Staff – บุคลากร** เนื่องจากกองทัพอากาศมีภารกิจหลักในการป้องกันทางอากาศ และการปฏิบัติการทางอากาศทำให้บุคลากรมีความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติการจัดการด้านกำลังพลของกองทัพอากาศรับภารกิจด้านการค้นหาและช่วยชีวิต ตั้งแต่เริ่มจากการคัดเลือกกำลังพลที่มีความสามารถ การพัฒนากำลังพลด้วยการฝึกอบรม และการฝึกซ้อมตามวงรอบอย่างต่อเนื่อง การตรวจสอบทักษะขีดความสามารถกำลังพลว่ามีคุณภาพมากน้อยระดับใด เพื่อกำหนดศักยภาพความพร้อมในการรับภารกิจ กำหนดประเภทของกำลังพลเป็นสายวิทยาการเฉพาะด้าน พิจารณาให้มีค่าตอบแทนเพื่อรักษาและดึงดูดไว้ในองค์กร ทำให้ทีมงานที่ปฏิบัติเป็นชุดปฏิบัติการที่มีอยู่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน

## จุดแข็ง

(๑) กำลังพลกองทัพอากาศมีขีดความสามารถในภารกิจด้านการค้นหาและช่วยชีวิต มีสายวิทยาการด้านการค้นหาและช่วยชีวิตเพื่อพัฒนาขีดความสามารถการปฏิบัติงาน

(๒) การปฏิบัติการด้านการค้นหาและช่วยชีวิตของผู้ปฏิบัติงานมีค่าตอบแทนด้านการเสี่ยงภัยที่สูงทำให้กำลังพลเกิดแรงจูงใจในการอยากเข้ามาปฏิบัติงานด้านนี้

(๓) กองทัพอากาศเป็นสถาบันที่ผลิตนักบินรบหลักของประเทศทำให้มีการคัดเลือกบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถเข้าเป็นกำลังพลของกองทัพอากาศโดยเฉพาะการทำงานด้านการค้นหาและช่วยชีวิต

## จุดอ่อน

(๑) บุคลากรด้านการค้นหาและช่วยชีวิตมีจำนวนไม่เพียงพอ ทำให้ขาดความพร้อมที่จะรองรับภารกิจได้ตามที่ ICAO กำหนด

(๒) ขาดการพัฒนาขีดความสามารถของกำลังพลด้านการค้นหาและช่วยชีวิตให้มีความทันสมัยและทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ เทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว เช่น ชุดปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ อุปกรณ์การช่วยชีวิตทางการแพทย์

(๓) กำลังพลของกองทัพอากาศมีเส้นทางการรับราชการ และเปลี่ยนสายการปฏิบัติงานเป็นประจำทุก ๆ ปี โดยเฉพาะส่วนของ ผู้บังคับบัญชาระดับ อำนวยการ วางแผน และประสานการปฏิบัติ ทำให้ขาดความคุ้นเคยและเข้าใจสถานการณ์อย่างดีพอ

ลับ

# ลับ

๕๓

**๒.๑.๓ Skill – ทักษะ** ความเชี่ยวชาญในการดำเนินงานด้วยความเป็นมืออาชีพ มีความโดดเด่น ความเชี่ยวชาญในการวางแผน การประสาน การอำนวยความสะดวก และการปฏิบัติงาน ตั้งแต่ รับแจ้งเตือน การสั่งการ เตรียมอุปกรณ์ การรายงานความพร้อม การขออนุมัติให้ส่งใช้ หน่วยปฏิบัติ การติดตามผล การติดต่อสื่อสาร การเข้าช่วยชีวิต การปฐมพยาบาลเบื้องต้น จนกระทั่งการนำส่งกลับสายแพทย์ ตลอดจนการควบคุมประชาชนในพื้นที่ที่ปฏิบัติภารกิจและการประชาสัมพันธ์เชิงรุก

## จุดแข็ง

(๑) กองทัพอากาศจัดตั้งหน่วยงานและพัฒนากำลังพลให้มีความสามารถด้านการค้นหาและช่วยชีวิตมายาวนานกว่า ๔๐ ปี หน่วยงานมีทักษะประสบการณ์ทำงานในการช่วยชีวิตด้วยความเป็นมืออาชีพ

(๒) กองทัพอากาศให้ความสำคัญกับภารกิจด้านการค้นหาและช่วยชีวิต จัดการฝึกอบรม และฝึกซ้อมภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิตเป็นประจำทุกประจำปีในหลายๆกิจกรรม เช่น การฝึกร่วมผสม การฝึกการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรวบรวมการ เป็นต้น

(๓) กองทัพอากาศจัดหาอุปกรณ์ด้านการค้นหาอากาศยานประสมภัยที่ทันสมัย และสร้างอุปกรณ์ติดตามอากาศยานเพื่อภารกิจทางยุทธการ เช่น GPS Tracker โปรแกรมคำนวณจุดตกของอากาศยาน แอปพลิเคชันการปฏิบัติงานด้านการค้นหาและช่วยชีวิตให้มีความทันสมัย ลดระยะเวลาการปฏิบัติงาน เพื่อสร้างมั่นใจและลดระยะเวลาการค้นหาผู้ประสมภัย ทำให้ช่วยผู้รอดชีวิตได้เร็วขึ้น

(๔) กองทัพอากาศมีสถาบันเวชศาสตร์การบินที่ผลิต บุคลากรทางการแพทย์ด้านการลำเลียงผู้ป่วยส่งกลับทางอากาศได้โดยเฉพาะ

## จุดอ่อน

(๑) เจ้าหน้าที่ค้นหาและช่วยชีวิตขาดทักษะการปฏิบัติงานด้านการช่วยชีวิตและการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ทำให้ขาดทักษะการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด เช่น การทำงานร่วมกับดาวเทียมค้นหาและช่วยชีวิต ( COSPAS-SARSAT)

(๒) การเตรียมการวางแผนและประสานการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตกับหน่วยงานภายนอก หรือเจ้าหน้าที่หน่วยเกี่ยวข้องต่าง ๆ ยังขาดการประสานการปฏิบัติรับมือกับเหตุการณ์อากาศยานขนาดใหญ่ประสมอุบัติเหตุ หากกองทัพอากาศต้องเป็นแกนหลักในการรับภารกิจ

(๓) กองทัพอากาศขาดทักษะและความชำนาญในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตทางทะเลหากต้องรับภารกิจจำเป็นต้องเพื่อพาทรัพยากรและขีดความสามารถ และทรัพยากรจากกองทัพเรือ และกรมเจ้าท่า

**๒.๑.๔ Style – รูปแบบการจัดการ** การจัดการที่มีรูปแบบวิธีที่เหมาะสมกับมาตรฐานการปฏิบัติงานของ ICAOหรือหน่วยงานสากลของประเทศต่าง ๆ เช่น รูปแบบการสั่งการ การควบคุมบังคับบัญชา การสร้างความเชื่อมั่นการทำงาน การสร้างแรงจูงใจ วัฒนธรรมของ

# ลับ

# ลับ

๕๔

กองทัพอากาศกับภารกิจที่มีใช้การรบ สไตล์การบริหารของผู้นำกองทัพอากาศเป็นอย่างไร ขึ้นตอนพิธีการที่เป็นอุปสรรคต่อการทำงาน(ถ้ามี) วัฒนธรรมขององค์กรในแง่ของความเป็นผู้นำ และการมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้บังคับบัญชากับผู้ใต้บังคับบัญชาและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่น ๆ ทั้งภายในกองทัพอากาศและนอก วิธีการที่ปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุผลสำเร็จของภารกิจสะท้อนขีดความสามารถที่เป็นจุดแข็งหรือจุดอ่อนเป้าหมายความสำเร็จ และสไตล์วัฒนธรรมของกองทัพอากาศโดยรวม กำลังพลมีความคิดริเริ่มหรือสร้างนวัตกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อเป้าหมายของภารกิจด้านการค้นหาและช่วยชีวิต การใช้ทรัพยากรของกองทัพอากาศในภารกิจค้นหาและช่วยชีวิตได้คุ้มค่าต้องประมาณเวลา และปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้คุ้มค่าหรือไม่

## จุดแข็ง

(๑) การปฏิบัติภารกิจด้านการค้นหาและช่วยชีวิตมีลักษณะเป็นภารกิจเร่งด่วน ไม่คาดคิด เกิดขึ้นได้ตลอดเวลา และสร้างผลกระทบ และเป็นที่น่าสนใจต่อประชาชน เพราะฉะนั้นจึงจำเป็นต้องมีฝีมืออำนาจตัดสินใจและสั่งการได้อย่างรวดเร็ว กองทัพอากาศจัดหน่วยงานค้นหาและช่วยชีวิตรับภารกิจโดยตรง มีสายการบังคับบัญชาทำงานชัดเจน สามารถสั่งการให้ค้นหาและช่วยชีวิตได้ทันทั่วทั้งตามโครงสร้างการใช้กำลังของกองทัพอากาศ

(๒) กองทัพอากาศเป็นหน่วยงานทางทหารกำลังพลถูกฝึกมาให้รับผิดชอบภารกิจด้านความมั่นคงของประเทศ จึงเป็นหน่วยงานที่มีระเบียบวินัย อุทิศชีวิตเพื่อความสุข และบำบัดทุกข์ให้ประชาชนได้ ภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิตเป็นงานที่ทำทนาย ยากลำบาก และต้องอดทนทุ่มเทเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัย

(๓) ยุทธโธปกรณ์ของกองทัพอากาศมีความทันสมัย จึงเป็นเหตุให้บุคลากรของกองทัพอากาศจำเป็นต้องเรียนรู้ ศึกษาเทคโนโลยีสมัยใหม่ ส่งผลให้มีบุคลากรมีความสามารถพัฒนาโปรแกรม สร้างนวัตกรรม และนำวิทยาการที่ทันสมัยมาใช้งานและเป็นประโยชน์ต่อภารกิจให้มีความเป็นมืออาชีพมากยิ่งขึ้น

## จุดอ่อน

(๑) คุณลักษณะบุคลากรของกองทัพอากาศมีความเป็นทหารอาชีพ หากแผนการปฏิบัติไม่มีความชัดเจนในสายการบังคับอาจทำให้เกิดข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานร่วมกับพลเรือน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้

(๒) กองทัพอากาศเป็นหน่วยงานทหารจึงจำเป็นต้องปฏิบัติตามคำสั่งผู้บังคับบัญชา ทำให้ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ประสบภัยไม่สามารถตัดสินใจปฏิบัติงานได้ทันที จำเป็นต้องรอคำสั่งจากผู้บังคับบัญชาในการตัดสินใจ

**๒.๑.๕ Structure – โครงสร้างองค์กร** โครงสร้างของหน่วยในระบบการค้นหาและช่วยชีวิตที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ รวมถึงขนาดการควบคุมการรวมอำนาจและทรัพยากรภายในหน่วยฯ และประกอบด้วย ศยอ.ศปก.ทอ. และ ศคว.ทอ. รวมทั้งหน่วยปฏิบัติการต่าง ๆ ในแผน คำสั่ง หรือ ropic.ที่เป็นเอกสารปฏิบัติการกิจ กำหนดระดับขอบเขตอำนาจ หน้าที่ความรับผิดชอบไว้ได้ครอบคลุม เหมาะสม และชัดเจนหรือไม่ เมื่อจำเป็นต้อง

# ลับ



# ลับ

๕๕

ตัดสินใจการมอบอำนาจในการตัดสินใจการปฏิบัติภารกิจได้เหมาะสม ทันทีที่ต่อการปฏิบัติงานหรือไม่ การกระจายอำนาจ การวางกำลังของหน่วยปฏิบัติภารกิจไว้ได้ครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบ และเหมาะสมต่อการส่งกำลังบำรุงและ ง่ายต่อการควบคุมบังคับบัญชาหรือไม่ การแบ่งโครงสร้างงานตามหน้าที่ ตามแผนต่าง ๆ มีความเหมาะสม โครงสร้างองค์กรมีความยืดหยุ่น คล่องตัว และง่ายต่อการติดต่อประสานงานมากน้อยเพียงไร

## จุดแข็ง

(๑) กองทัพอากาศมีหลักนิยมการปฏิบัติภารกิจทางอากาศ คือ รวมการควบคุม แยกการปฏิบัติ จึงทำให้มีความชัดเจนในการบังคับบัญชา สั่งการ ควบคุม โดยจัดตั้งศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตรองรับภารกิจโดยเฉพาะ ทำให้เห็นความสำคัญของภารกิจ และจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาหน่วยงานอย่างต่อเนื่อง เช่น จัดหาเฮลิคอปเตอร์ที่ทันสมัย จัดการฝึกอบรมพัฒนากำลังพลอย่างต่อเนื่องให้มีความเป็นมืออาชีพ

(๒) กองทัพอากาศจัดตั้งโครงสร้างกำลังรบโดยมีหน่วยบินค้นหาและช่วยชีวิตวางกำลังประกอบด้วย เจ้าหน้าที่และอากาศยานไว้ตามกองบินครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ โดยสามารถส่งการผ่านระบบบัญชาการและความคุมทางอากาศ (ACCS) ที่ศูนย์กลางได้โดยตรง

(๓) กองทัพอากาศมีหน่วยงานที่รองรับการปฏิบัติภารกิจทางอากาศ และสนับสนุนการปฏิบัติทางอากาศ ได้แก่ สถานีเรดาร์ตรวจจับอากาศยานครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบทั่วประเทศ ศูนย์ข่าวอากาศ ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ

## จุดอ่อน

(๑) งานด้านการค้นหาและช่วยชีวิตจำเป็นต้องมีผู้ปฏิบัติงานด้านกิจการพลเรือนเพื่อเชื่อมโยงข้อมูล ข่าวสาร และการประชาสัมพันธ์กับหน่วยงานภายนอก โดยในปัจจุบันขาดแคลนโครงสร้างงานด้านนี้

(๒) กองทัพอากาศเพิ่งเริ่มมีการปรับปรุงโครงสร้างศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต กองทัพอากาศจึงทำให้ขาดแคลนทรัพยากรในด้านต่าง ๆ เพื่อรองรับภารกิจ เช่น อาคารสถานที่ ยุทโธปกรณ์ รวมทั้งบุคลากรที่จะปฏิบัติภารกิจได้ตามที่ ICAO กำหนด

**๒.๑.๖ System – ระบบ** กระบวนการและลำดับขั้นการปฏิบัติงานทุกอย่าง ที่เป็นระบบที่ต่อเนื่องสอดคล้องประสานกันทุกระดับ การวางระบบงานกระบวนการทางธุรกิจและแพลตฟอร์มทางเทคนิค ที่ใช้เพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน กระบวนการ ขั้นตอน และระบบข้อมูลที่สนับสนุนธุรกิจ ผู้มีอำนาจในระบบขององค์กรต้องมีความชัดเจน และระบบเทคนิคต้องได้รับการจัดการและบำรุงรักษาอย่างเรียบร้อย เพื่ออำนวยความสะดวกในการทำงานของทีมงาน

## จุดแข็ง

(๑) กองทัพอากาศวางระบบการแจ้งเตือนและติดตามอากาศยานที่ทันสมัย และทำงานร่วมกับบริษัทวิทยุการบินอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้เป็นหน่วยงานแรกๆที่เข้าถึงข้อมูลอากาศยานประสพภัยได้โดยเฉพาะ

ลับ

# ลับ

๕๖

(๒) กองทัพอากาศมีอากาศยาน และกำลังพลเตรียมพร้อมในการค้นหาอากาศยานประสบภัยครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบในประเทศ

(๓) ระบบควบคุมและบังคับบัญชาการทำงานของหน่วยปฏิบัติภายในกองทัพอากาศมีประสิทธิภาพ ด้วยเครื่องมือและระบบบัญชาการและควบคุมทางอากาศ (ACCS)

(๔) กองทัพอากาศมีแผนค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ ปี พ.ศ.๒๕๖๐ ในการปฏิบัติภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบอุบัติเหตุโดยตรง

## จุดอ่อน

(๑) การประสานงานกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องกับภารกิจโดยเฉพาะยังขาดระบบการติดต่อสื่อสารเชื่อมโยงเครือข่ายกัน

(๒) เมื่อเกิดเหตุอากาศยานขนาดใหญ่มีผู้ประสบภัยจำนวนมากจำเป็นต้องพึ่งพาการแพทย์ สาธารณสุขกับพื้นที่ใกล้เคียง จำเป็นต้องมีการฝึกเตรียมการอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการลำเลียงทางอากาศส่งกลับสายแพทย์

(๓) แผนค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ ปี พ.ศ.๒๕๖๐ ยังไม่ได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัย เนื่องจากกองทัพอากาศได้จัดตั้งศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตเมื่อ พ.ศ.๒๕๖๕

**๒.๑.๗ Shared Value – ค่านิยมร่วมกันระหว่างคนในองค์กร** ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันการปฏิบัติงานในหน้าที่อย่างมีความรับผิดชอบ เสียสละเพื่อประโยชน์ส่วนรวม บุคลากรจะต้องมีการปฏิบัติงานอย่างมุ่งมั่น ทุ่มเท และมีค่านิยมร่วมขององค์กร เพื่อง่าย ต่อการจดจำและนำไปสู่การปฏิบัติ ทำให้ผู้บริหารและบุคลากรมีเป้าหมาย การดำเนินงานที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน คือ การให้บริการประชาชน ซึ่งเป็นเป้าหมายหลักของภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยของประเทศไทยเป็นหลัก

## จุดแข็ง

(๑) กำลังพลของกองทัพอากาศที่ปฏิบัติงานถูกฝึกให้มีความเป็นทหารอาชีพ มีระเบียบวินัยที่ดี มีความเสียสละ การเชื่อฟังคำสั่งผู้บังคับบัญชา มีการปลูกฝังจรรยาบรรณในการอุทิศชีวิต พร้อมปฏิบัติภารกิจเพื่อชาติ ศาสน์ กษัตริย์ และประชาชน ไว้ว่า จงรักภักดี สำนึกหน้าที่ สามัคคี เสียสละ

(๒) บุคลากรด้านการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศเป็นบุคลากรที่ถูกฝึกฝนทั้งร่างกาย สติปัญญา ความรู้ ทักษะ และจิตใจให้เป็นผู้ช่วยชีวิตผู้คนที่อย่างสม่ำเสมอ มีคำขวัญประจำหน่วยงาน LEAVE NO MAN BEHIND ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง เราจะช่วยชีวิตผู้ประสบภัยอย่างเต็มขีดความสามารถ

## จุดอ่อน

(๑) สื่อสังคมในปัจจุบันส่งผลต่อความคิดของบุคลากรรุ่นใหม่ในการปฏิบัติงาน ทำให้บุคลากรยุคใหม่มีแนวความคิดด้านค่านิยมของกองทัพอากาศที่ได้ปลูกฝังไว้มีการเปลี่ยนแปลง

# ลับ

# ลับ

๕๗

## ๒.๒ วิเคราะห์ปัจจัยภายนอก ( PEST )

### ๒.๒.๑ Political-ด้านการเมือง การปกครอง

#### โอกาส

(๑) ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาภาคเอกชนเศรษฐกิจเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้าน โครงข่ายคมนาคมการเดินทางทางอากาศเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลกโดยวางแผนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการบินในภูมิภาค

(๒) ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีสมาชิกของ ICAO มีพันธะตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติเรื่องการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยจำนวน ๖ ด้าน

(๓) กระทรวงคมนาคมรับผิดชอบภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยโดยตรง เห็นความสำคัญของภารกิจ เนื่องด้วยการตรวจสอบมาตรฐานการปฏิบัติการบินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในรอบปีที่ผ่านมาพบข้อบกพร่องหลายรายการ และไม่มีหน่วยงานสนับสนุนอย่างเป็นรูปธรรมได้เท่ากับกองทัพอากาศ

(๔) กองทัพอากาศได้ตกลงทำบันทึกความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และการบรรเทาสาธารณภัยช่วยเหลือประชาชนหากสามารถปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพเป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อรัฐบาล และกองทัพอากาศ

#### อุปสรรค

(๑) ความไม่มีเสถียรภาพทางการเมืองของประเทศไทยที่วางไว้อาจมีการเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิก

(๒) คณะรัฐบาลไม่เห็นถึงความจำเป็นและสำคัญของการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

(๓) ฝ่ายค้านมีข้ออ้างในการใช้งบประมาณที่ค่อนข้างสูงของภาครัฐในการจัดหายุทโธปกรณ์ทางทหาร

### ๒.๒.๒ Economic-ด้านเศรษฐกิจ การเงิน

#### โอกาส

(๑) ปัญหาการแพร่ระบาดของเชื้อโรคไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ยุติลงธุรกิจด้านการท่องเที่ยวมีความเจริญเติบโตตามสภาพเศรษฐกิจของประเทศ นักท่องเที่ยวที่เดินทางภาคอากาศมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นส่งผลให้รัฐบาลเล็งเห็นถึงความสำคัญในการลงทุนพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

(๒) หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข เล็งเห็นถึงศักยภาพ

ลับ

# ลับ

๕๘

ของกองทัพอากาศในการเป็นหน่วยงานหลักด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย  
แห่งชาติ ร่วมผลักดันงบประมาณเพื่อนำมาพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ

## อุปสรรค

(๑) การพัฒนาขีดความสามารถด้านการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ  
จำเป็นต้องใช้งบประมาณพัฒนาค่อนข้างสูง ส่งผลให้ไม่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณ ประกอบกับ  
กองทัพอากาศมีงบประมาณที่จำกัด จึงทำให้ไม่สามารถพัฒนาขีดความสามารถได้ตามมาตรฐานที่  
ICAO กำหนด

## ๒.๒.๓ Social-ด้านสังคมจิตวิทยา

### โอกาส

(๑) นานาชาติให้ความเชื่อมั่นในระบบความปลอดภัยในการเดินอากาศของ  
ประเทศไทย

(๒) ประชาชนเล็งเห็นถึงความจำเป็นและประโยชน์ที่ประเทศชาติจะได้รับจาก  
การพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทั้งในด้าน  
การค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมทั้งการบรรเทาสาธารณภัยช่วยเหลือประชาชนเมื่อ  
เกิดภัยพิบัติขึ้น

## อุปสรรค

(๑) อาจเกิดกระแสต่อต้านจากสังคมในการใช้งบประมาณค่อนข้างสูงของ  
ภาครัฐในการจัดหาทุโปกรณ์ทางทหาร

## ๒.๒.๔ Technology-ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

### โอกาส

(๑) นำเทคโนโลยีมาใช้งานเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน ลดจำนวน  
บุคลากร ลดงบประมาณ เช่น การใช้เทคโนโลยีในรูปแบบระบบการสร้างแผนที่ความน่าจะเป็น  
สำหรับการบินค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัย SAR Optimal Planning System และแอปพลิเคชัน  
บริหารและจัดการงานศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต SAR Management Application เพื่อเป็นอุปกรณ์  
แจ้งเตือน ติดตามสถานการณ์เมื่อเกิดอากาศยานประสบภัย หรือเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ

(๒) นำระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ประยุกต์เพื่อการติดตามอากาศยานของ ทอ.  
และยานพาหนะทางยุทธการ (GPS Tracking) และเทคโนโลยีระบุตำแหน่งพิกัดอากาศยานจาก  
ดาวเทียม เพิ่มประสิทธิภาพในการระบุตำแหน่งอากาศยานเมื่อประสบภัยได้แม่นยำและรวดเร็วขึ้น

## อุปสรรค

(๑) ต้องพึ่งพาเทคโนโลยีสมัยใหม่จากต่างประเทศ

(๒) เทคโนโลยีมีราคาแพง

(๓) เทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทำให้บุคลากรพัฒนาความรู้ไม่ทัน

# ลับ

# ลับ

๕๙

แผนภาพที่ ๓ - ๓ การนำเครื่องมือ SWOT Analysis มาจัดทำกลยุทธ์ ด้วย TOWS Matrix

จุดแข็ง Strengths	น้ำหนัก (๐.๑ - ๑.๐)	ระดับ (๑-๕)	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
S1 กองทัพอากาศมีภารกิจป้องกันทางอากาศจึงได้วางระบบการป้องกันภัยทางอากาศไว้อย่างเต็มรูปแบบ จึงทำให้กองทัพอากาศมีความพร้อมและขีดความสามารถในการปฏิบัติการทางอากาศทั้งปวงอย่างมีประสิทธิภาพ	๐.๗	๔	๒.๘
S2 กองทัพอากาศมีแผนจัดทำโครงการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศตามแผนงบประมาณของกองทัพอากาศตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๘ - ๒๕๘๐ เพื่อรองรับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี	๐.๓	๒	๐.๖
S3 กองทัพอากาศสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก เช่น สถาบันการบินพลเรือน สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ เป็นต้น ในการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ประสบการณ์การทำงานและใช้ทรัพยากรที่จำเป็นร่วมกัน	๐.๖	๓	๑.๘
S4 กองทัพอากาศมีการวางแผนการฝึกซ้อมด้านค้นหาและช่วยชีวิตเพื่อรองรับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเป็นประจำทุกปี ทำให้เกิดความชำนาญ และได้วางแผนการประสานกันมากขึ้น	๐.๕	๕	๒.๕
S5 กำลังพลกองทัพอากาศมีขีดความสามารถในภารกิจด้านการค้นหาและช่วยชีวิต มีสายวิหยาการด้านการค้นหาและช่วยชีวิตเพื่อพัฒนาขีดความสามารถการปฏิบัติงาน	๐.๒	๕	๑.๐
S6 การปฏิบัติการกิจด้านการค้นหาและช่วยชีวิตของผู้ปฏิบัติงานมีค่าตอบแทนด้านการเสี่ยงภัยที่สูงทำให้กำลังพลเกิดแรงจูงใจในการอยากเข้ามาปฏิบัติงานด้านนี้	๐.๑	๔	๐.๔
S7 กองทัพอากาศเป็นสถาบันที่ผลิตนักบินรบหลักของประเทศทำให้มีการคัดเลือกบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถเข้าเป็นกำลังพลของกองทัพอากาศ โดยเฉพาะการทำงานด้านการค้นหาและช่วยชีวิต	๐.๖	๕	๓.๐
S8 กองทัพอากาศจัดตั้งหน่วยงานและพัฒนากำลังพลให้มีความสามารถด้านการค้นหาและช่วยชีวิตมายาวนานกว่า ๔๐ ปี หน่วยงานมีทักษะประสบการณ์ทำงานในการช่วยชีวิตด้วยความเป็นมืออาชีพ	๐.๓	๕	๑.๕

ลับ

# ลับ

๖๐

จุดแข็ง Strengths	น้ำหนัก (๐.๑ - ๑.๐)	ระดับ (๑-๕)	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
S9 กองทัพอากาศให้ความสำคัญกับภารกิจด้านการค้นหาและช่วยชีวิต จัดการฝึกอบรม และฝึกซ้อมภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิตเป็นประจำทุกประจำปีในหลายๆกิจกรรม เช่น การฝึกพร้อมผสม การฝึกการค้นหาและช่วยชีวิตในพื้นที่การรวบรวมการ เป็นต้น	๐.๘	๔	๓.๒
S10 กองทัพอากาศจัดหาอุปกรณ์ด้านการค้นหาอากาศยานประสพภัยที่ทันสมัย และสร้างอุปกรณ์ติดตามอากาศยานเพื่อภารกิจทางยุทธการ เช่น GPS Tracker โปรแกรมคำนวณจุดตกของอากาศยาน แอปพลิเคชันการปฏิบัติงานด้านการค้นหาและช่วยชีวิตให้มีความทันสมัย ลดระยะเวลาการปฏิบัติงาน เพื่อสร้างมั่นใจและลดระยะเวลาการค้นหาผู้ประสพภัย ทำให้ช่วยผู้รอดชีวิตได้เร็วขึ้น	๐.๕	๕	๒.๕
S11 กองทัพอากาศมีสถาบันเวชศาสตร์การบินที่ผลิตบุคลากรทางการแพทย์ด้านการลำเลียงผู้ป่วยส่งกลับทางอากาศได้โดยเฉพาะ	๐.๖	๕	๓.๐
S12 การปฏิบัติภารกิจด้านการค้นหาและช่วยชีวิตมีลักษณะเป็นภารกิจเร่งด่วน ไม่คาดคิด เกิดขึ้นได้ตลอดเวลา และสร้างผลกระทบ และเป็นที่น่าสนใจต่อประชาชน เพราะฉะนั้นจึงจำเป็นต้องมีอำนาจตัดสินใจและสั่งการได้อย่างรวดเร็ว กองทัพอากาศจัดหน่วยงานค้นหาและช่วยชีวิตรับภารกิจโดยตรง มีสายการบังคับบัญชาทำงานชัดเจน สามารถสั่งการให้ค้นหาและช่วยชีวิตได้ทันห่วงที่ตามโครงสร้างการใช้อำนาจของกองทัพอากาศ	๐.๘	๔	๓.๒
S13 กองทัพอากาศเป็นหน่วยงานทางทหารกำลังพลถูกฝึกมาให้รับผิดชอบภารกิจด้านความมั่นคงของประเทศ จึงเป็นหน่วยงานที่มีระเบียบวินัย อุทิศชีวิตเพื่อความสุขและบำบัดทุกข์ให้ประชาชนได้ ภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิตเป็นงานที่ทำหาย ยากลำบาก และต้องอดทนทุ่มเทเพื่อช่วยเหลือผู้ประสพภัย	๐.๗	๔	๒.๘

ลับ

# ลับ

๖๑

จุดแข็ง Strengths	น้ำหนัก (๐.๑ - ๑.๐)	ระดับ (๑-๕)	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
S14 ยุทธศาสตร์ของกองทัพอากาศมีความทันสมัย จึงเป็นเหตุให้บุคลากรของกองทัพอากาศจำเป็นต้องเรียนรู้ศึกษาเทคโนโลยีสมัยใหม่ ส่งผลให้มีบุคลากรมีความสามารถพัฒนาโปรแกรม สร้างนวัตกรรม และนำวิทยาการที่ทันสมัยมาใช้งานและเป็นประโยชน์ต่อภารกิจให้มีความเป็นมืออาชีพมากยิ่งขึ้น	๐.๔	๓	๑.๒
S15 กองทัพอากาศมีหลักนियมการปฏิบัติการทางอากาศ คือ รวมการควบคุม แยกการปฏิบัติ จึงทำให้มีความชัดเจนในการบังคับบัญชา สั่งการ ควบคุม โดยจัดตั้งศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตรองรับภารกิจโดยเฉพาะ ทำให้เห็นความสำคัญของภารกิจ และจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาหน่วยงานอย่างต่อเนื่อง เช่น จัดหาเฮลิคอปเตอร์ที่ทันสมัย จัดการฝึกอบรมพัฒนากำลังพลอย่างต่อเนื่องให้มีความเป็นมืออาชีพ	๐.๘	๔	๓.๒
S16 กองทัพอากาศจัดตั้งโครงสร้างกำลังรบโดยมีหน่วยบินค้นหาและช่วยชีวิตวางกำลังประกอบด้วย เจ้าหน้าที่และอากาศยานไว้ตามกองบินครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ โดยสามารถสั่งการผ่านระบบบัญชาการและความคุมทางอากาศ (ACCS) ที่ศูนย์กลางได้โดยตรง	๐.๘	๕	๔.๐
S17 กองทัพอากาศมีหน่วยงานที่รองรับการปฏิบัติการทางอากาศ และสนับสนุนการปฏิบัติทางอากาศ ได้แก่ สถานีเรดาร์ตรวจจับอากาศยานครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบทั่วประเทศ ศูนย์ข่าวอากาศ ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ	๐.๘	๕	๔.๐
S18 กองทัพอากาศวางระบบการแจ้งเตือนและติดตามอากาศยานที่ทันสมัย และทำงานร่วมกับบริษัทวิทยุการบินอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้เป็นหน่วยงานแรกๆที่เข้าถึงข้อมูลอากาศยานประสภภัยได้โดยเฉพาะ	๐.๘	๕	๔.๐
S19 กองทัพอากาศมีอากาศยาน และกำลังพลเตรียมพร้อมในการค้นหาอากาศยานประสภภัยครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบในประเทศ	๐.๙	๕	๔.๕

# ลับ

# ลับ

๖๒

จุดแข็ง Strengths	น้ำหนัก (๐.๑ - ๑.๐)	ระดับ (๑-๕)	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
S20 ระบบควบคุมและบังคับบัญชาการทำงานของหน่วยปฏิบัติภายในกองทัพอากาศมีประสิทธิภาพด้วยเครื่องมือและระบบบัญชาการและควบคุมทางอากาศ (ACCS)	๐.๕	๕	๒.๕
S21 กองทัพอากาศมีแผนค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ ปี พ.ศ.๒๕๖๐ ในการปฏิบัติการกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบอุบัติเหตุโดยตรง	๐.๗	๓	๒.๑
S22 กำลังพลของกองทัพอากาศที่ปฏิบัติงานถูกฝึกให้มีความเป็นทหารอาชีพ มีระเบียบวินัยที่ดี มีความเสียสละ การเชื่อฟังคำสั่งผู้บังคับบัญชา มีการปลูกฝังจรรยาบรรณในการอุทิศชีวิต พร้อมปฏิบัติการกิจเพื่อชาติ ศาสน์ กษัตริย์ และประชาชน ไว้ว่า จงรักภักดี สำนึกหน้าที่ สามัคคี เสียสละ	๐.๙	๕	๔.๕
S23 บุคลากรด้านการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศถูกฝึกฝนทั้งร่างกาย ความรู้ ทักษะ และจิตใจให้เป็นผู้ช่วยชีวิตผู้คนอย่างสม่ำเสมอ มีคำขวัญประจำหน่วยงาน LEAVE NO MAN BEHIND ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง เราจะช่วยชีวิตผู้ประสบภัยอย่างเต็มขีดความสามารถ	๐.๗	๕	๓.๕
จุดอ่อน Weakness	น้ำหนัก (๐.๑ - ๑.๐)	ระดับ (๑-๕)	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
W1 กองทัพอากาศมีหน้าที่เตรียมกำลังและใช้กำลังทางอากาศเพื่อปฏิบัติการกิจทางการรบในการป้องกันประเทศเป็นหลัก ส่วนภารกิจด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยถูกกำหนดไว้เป็นภารกิจรอง จึงทำให้ในอดีตกองทัพอากาศไม่ได้วางมาตรฐานการปฏิบัติงานตามที่ ICAO กำหนดไว้	๐.๖	๔	๒.๔
W2 งบประมาณในการพัฒนาขีดความสามารถทางการรบของกองทัพอากาศมีจำนวนจำกัด ทำให้ไม่มีงบประมาณเพียงพอที่จะจัดหาอากาศยานยุคโพรแกรมที่มีประสิทธิภาพได้ในเวลากลางคืน ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจเตรียมความพร้อมด้านการค้นหาและช่วยชีวิตได้ครบ ๒๔ ชม.	๐.๘	๕	๔.๐

# ลับ



# ลับ

๖๓

จุดอ่อน Weakness	น้ำหนัก (๐.๑ - ๑.๐)	ระดับ (๑-๕)	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
<b>W3</b> บุคลากรด้านการค้นหาและช่วยชีวิตมีจำนวนไม่เพียงพอ ทำให้ขาดความพร้อมที่จะรองรับภารกิจได้ตามที่ ICAO กำหนด	๐.๗	๕	๓.๕
<b>W4</b> ขาดการพัฒนาขีดความสามารถของกำลังพลด้านการค้นหาและช่วยชีวิตให้มีความทันสมัยและทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ เทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว เช่น ชุดปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ อุปกรณ์การช่วยชีวิตทางการแพทย์	๐.๖	๔	๒.๔
<b>W5</b> กำลังพลของกองทัพอากาศมีเส้นทางการรับราชการและเปลี่ยนสายการปฏิบัติงานเป็นประจำทุก ๆ ปี โดยเฉพาะส่วนของ ผู้บังคับบัญชาระดับ อำนวยการวางแผน และประสานการปฏิบัติ ทำให้ขาดความคุ้นเคยและเข้าใจสถานการณ์อย่างดีพอ	๐.๕	๔	๒.๐
<b>W6</b> เจ้าหน้าที่ ค้นหาและช่วยชีวิตขาดทักษะการปฏิบัติงานด้านการช่วยชีวิต และการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ทำให้ขาดทักษะการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด เช่น การทำงานร่วมกับดาวเทียมค้นหาและช่วยชีวิต ( COSPAS-SARSAT)	๐.๖	๓	๑.๘
<b>W7</b> การเตรียมการวางแผนและประสานการปฏิบัติการ ค้นหาและช่วยชีวิตกับหน่วยงานภายนอก หรือเจ้าหน้าที่หน่วยเกี่ยวข้องต่าง ๆ ยังขาดการประสานการปฏิบัติรับมือกับเหตุการณ์อากาศยานขนาดใหญ่ประสบอุบัติเหตุ หากกองทัพอากาศต้องเป็นแกนหลักในการรับภารกิจ	๐.๗	๕	๓.๕
<b>W8</b> กองทัพอากาศขาดทักษะและความชำนาญในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตทางทะเลหากต้องรับภารกิจ จำเป็นต้องเพื่อพาทหารยากรและขีดความสามารถ และทรัพยากรจากกองทัพเรือ และกรมเจ้าท่า	๐.๘	๕	๔.๐
<b>W9</b> คุณลักษณะบุคลากรของกองทัพอากาศมีความเป็นทหารอาชีพ หากแผนการปฏิบัติไม่มีความชัดเจนในสายการบังคับอาจทำให้เกิดข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานร่วมกับพลเรือน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้	๐.๕	๔	๒.๐

ลับ

# ลับ

๖๔

จุดอ่อน Weakness	น้ำหนัก (๐.๑ - ๑.๐)	ระดับ (๑-๕)	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
<b>W10</b> กองทัพอากาศเป็นหน่วยงานทหารจึงจำเป็นต้องปฏิบัติตามคำสั่งผู้บังคับบัญชา ทำให้ผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ประสบภัยไม่สามารถตัดสินใจปฏิบัติงานได้ทันที จำเป็นต้องรอคำสั่งจากผู้บังคับบัญชาในการตัดสินใจ	๐.๗	๔	๒.๘
<b>W11</b> คุณลักษณะบุคลากรของกองทัพอากาศมีความเป็นทหารอาชีพ หากแผนการปฏิบัติไม่มีความชัดเจนในสายการบังคับอาจทำให้เกิดข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานร่วมกับพลเรือน หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้	๐.๗	๓	๒.๑
<b>W12</b> งานด้านการค้นหาและช่วยชีวิตจำเป็นต้องมีผู้ปฏิบัติงานด้านกิจการพลเรือนเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสาร และการประชาสัมพันธ์กับหน่วยงานภายนอก โดยในปัจจุบันขาดแคลนโครงสร้างงานด้านนี้	๐.๕	๓	๑.๕
<b>W13</b> เมื่อเกิดเหตุอากาศยานขนาดใหญ่มีผู้ประสบภัยจำนวนมากจำเป็นต้องพึ่งพาการแพทย์ สาธารณสุขกับพื้นที่ใกล้เคียง จำเป็นต้องมีการฝึกเตรียมการอย่างมีประสิทธิภาพโดยเฉพาะการลำเลียงทางอากาศส่งกลับสายแพทย์	๐.๘	๕	๔.๐
<b>W14</b> กองทัพอากาศเพิ่งเริ่มมีการปรับปรุงโครงสร้างศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต กองทัพอากาศจึงทำให้ขาดแคลนทรัพยากรในด้านต่าง ๆ เพื่อรองรับภารกิจ เช่น อาคารสถานที่ ยุทโธปกรณ์ รวมทั้งบุคลากรที่จะปฏิบัติภารกิจได้ตามที่ ICAO กำหนด	๐.๖	๓	๑.๘
<b>W15</b> การประสานงานกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องกับภารกิจโดยเฉพาะยังขาดระบบการติดต่อสื่อสารเชื่อมโยงเครือข่ายกัน	๐.๘	๔	๒.๔
<b>W16</b> แผนค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ ปี พ.ศ.๒๕๖๐ ยังไม่ได้รับการปรับปรุงให้ทันสมัย เนื่องจากกองทัพอากาศได้จัดตั้งศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตเมื่อ พ.ศ.๒๕๖๕	๐.๗	๕	๓.๕
<b>W18</b> สื่อสังคมในปัจจุบันส่งผลต่อความคิดของบุคลากรรุ่นใหม่ในการปฏิบัติงาน ทำให้บุคลากรยุคใหม่มีแนวความคิดด้านค่านิยมของกองทัพอากาศที่ได้ปลูกฝังไว้มีการเปลี่ยนแปลงไป	๐.๔	๓	๑.๒

ลับ

# ลับ

๖๕

โอกาส Opportunities	น้ำหนัก (๐.๑ - ๑.๐)	ระดับ (๑-๕)	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
O1 ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเทคโนโลยีขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้าน โครงข่ายคมนาคม การเดินทางทางอากาศเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลกโดยวางแผนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการบินในภูมิภาค	๐.๘	๕	๔.๐
O2 ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีสมาชิกของ ICAO มีพันธะตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในการปฏิบัติตามข้อกำหนดมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติเรื่องการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย จำนวน ๖ ด้าน	๐.๙	๔	๓.๖
O3 กระทรวงคมนาคมรับผิดชอบภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยโดยตรง เห็นความสำคัญของภารกิจ เนื่องด้วยการตรวจสอบมาตรฐานการปฏิบัติการบินขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในรอบปีที่ผ่านมาพบข้อบกพร่องหลายรายการ และไม่มีหน่วยงานสนับสนุนอย่างเป็นรูปธรรมได้เท่ากับกองทัพอากาศ	๐.๘	๔	๓.๒
O4 กองทัพอากาศได้ตกลงทำบันทึกความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย และการบรรเทาสาธารณภัยช่วยเหลือประชาชนหากสามารถปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพเป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อรัฐบาล และกองทัพอากาศ	๐.๗	๔	๒.๘
O5 ปัญหาการแพร่ระบาดของเชื้อโรคไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ยุติลง ธุรกิจด้านการท่องเที่ยวมีความเจริญเติบโตตามสภาพเศรษฐกิจของประเทศ นักท่องเที่ยวที่เดินทางภาคอากาศมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นส่งผลให้รัฐบาลเล็งเห็นถึงความสำคัญในการลงทุนพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น	๐.๔	๓	๑.๒

ลับ

# ลับ

๖๖

โอกาส Opportunities	น้ำหนัก (๐.๑ - ๑.๐)	ระดับ (๑-๕)	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
<b>O6</b> หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข เล็งเห็นถึงศักยภาพของกองทัพอากาศในการเป็นหน่วยงานหลักด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ร่วมผลักดันงบประมาณเพื่อนำมาพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ	๐.๘	๕	๔.๐
<b>O7</b> ประชาชนเล็งเห็นถึงความจำเป็นและประโยชน์ที่ประเทศชาติจะได้รับจากการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทั้งในด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย รวมทั้งการบรรเทาสาธารณภัยช่วยเหลือประชาชนเมื่อเกิดภัยพิบัติขึ้น	๐.๗	๕	๓.๕
<b>O8</b> นำเทคโนโลยีมาใช้งานเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน ลดจำนวนบุคลากร ลดงบประมาณ เช่น การใช้เทคโนโลยีในรูปแบบระบบการสร้างแผนที่ความน่าจะเป็นสำหรับการบินค้นหาและช่วยชีวิตผู้ประสบภัย SAR Optimal Planning System และแอปพลิเคชันบริหารและจัดการงานศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต SAR Management Application เพื่อเป็นอุปกรณ์แจ้งเตือนติดตามสถานการณ์เมื่อเกิดอากาศยานประสบภัย หรือเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ	๐.๖	๕	๓.๐
<b>O9</b> นำระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ประยุกต์เพื่อการติดตามอากาศยานของ ทอ.และยานพาหนะทางยุทธการ (GPS Tracking) และเทคโนโลยีระบุตำแหน่งพิกัดอากาศยานจากดาวเทียม เพิ่มประสิทธิภาพในการระบุตำแหน่งอากาศยานเมื่อประสบภัยได้แม่นยำและรวดเร็วขึ้น	๐.๕	๕	๒.๕
<b>O10</b> นานาชาติให้ความเชื่อมั่นในระบบความปลอดภัยในการเดินอากาศของประเทศไทย	๐.๘	๕	๔.๐

ลับ

# ลับ

๖๗

อุปสรรค Threats	น้ำหนัก (๐.๑ - ๑.๐)	ระดับ (๑-๕)	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
T1 ความไม่มีเสถียรภาพทางการเมืองของประเทศไทยที่ วางไว้ อาจมีการเปลี่ยนแปลงหรือยกเลิก	๐.๕	๔	๒.๐
T2 คณะรัฐบาลไม่เห็นถึงความจำเป็นและสำคัญของการ พัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบ ภัยแห่งชาติ	๐.๖	๓	๑.๘
T3 ฝ่ายค้านมีข้ออ้างในการใช้งบประมาณที่ค่อนข้างสูง ของภาครัฐในการจัดหาทุโประกรณ์ทางทหาร	๐.๖	๓	๑.๘
T4 การพัฒนาขีดความสามารถด้านการค้นหาและ ช่วยชีวิตของกองทัพอากาศจำเป็นต้องใช้งบประมาณ พัฒนาค่อนข้างสูง ส่งผลให้ไม่ได้รับการสนับสนุน งบประมาณ ประกอบกับกองทัพอากาศมีงบประมาณที่ จำกัด จึงทำให้ไม่สามารถพัฒนาขีดความสามารถได้ตาม มาตรฐานที่ ICAO กำหนด	๐.๘	๕	๔.๐
T5 อาจเกิดกระแสต่อต้านจากสังคมในการใช้ งบประมาณค่อนข้างสูงของภาครัฐในการจัดหา ทุโประกรณ์ทางทหาร	๐.๕	๓	๑.๕
T6 ต้องพึ่งพาทุโประกรณ์และเทคโนโลยีสมัยใหม่จาก ต่างประเทศ ซึ่งมีราคาแพง	๐.๙	๕	๔.๕
T7 เทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วทำให้ บุคลากรพัฒนาความรู้ไม่ทัน	๐.๖	๔	๒.๔

ที่มา : กองฝึกการค้นหาและช่วยชีวิต ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทาง  
อากาศ

ลับ

# ลับ

## แผนภาพที่ ๓ - ๔ ตารางบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์ (TOWS Matrix)

ปัจจัยภายใน	จุดแข็ง	จุดอ่อน
	<p>S19 กองทัพอากาศมีอากาศยาน และกำลังพลเตรียมพร้อมในการค้นหาอากาศยานประสบภัยครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบในประเทศ</p> <p>S22 กำลังพลของกองทัพอากาศ ที่ปฏิบัติงานถูกฝึกให้มีความเป็นทหารอาชีพ มีระเบียบวินัยที่ดี มีความเสียสละ การเชื่อฟังคำสั่งผู้บังคับบัญชา มีการปลูกฝังจรรยาบรรณในการอุทิศชีวิต พร้อมปฏิบัติการกิจเพื่อชาติ ศาสน์ กษัตริย์ และประชาชน ไว้ว่า จงรักภักดี สำนึกหน้าที่ สามัคคี เสียสละ</p> <p>S16 กองทัพอากาศจัดตั้งโครงสร้างกำลังรบโดยมีหน่วยบินค้นหาและช่วยชีวิตวงกำลังประกอบด้วย เจ้าหน้าที่และอากาศยานไว้ตามกองบินครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ โดยสามารถส่งการผ่านระบบบัญชาการและความคุมทางอากาศ (ACCS) ที่ศูนย์กลางได้โดยตรง</p> <p>S17 กองทัพอากาศมีหน่วยงานที่รองรับการปฏิบัติการทางอากาศ และสนับสนุนการปฏิบัติทางอากาศ ได้แก่ สถานีเรดาร์ตรวจจับอากาศยานครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบทั่วประเทศ ศูนย์ข่าวอากาศ ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ</p>	<p>W2 งบประมาณในการพัฒนาขีดความสามารถทางการรบของกองทัพอากาศมีจำนวนจำกัด ทำให้ไม่มีงบประมาณเพียงพอที่จะการจัดหาอากาศยานยุทธโปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพได้ในเวลากลางคืน ส่งผลต่อการปฏิบัติการกิจเตรียมความพร้อมด้านการค้นหาและช่วยชีวิตได้ครบ ๒๔ ชม.</p> <p>W8 กองทัพอากาศขาดทักษะและความชำนาญในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตทางทะเลหากต้องรับภารกิจ จำเป็นต้องพึ่งพาทรัพยากรและขีดความสามารถ และทรัพยากรจากกองทัพเรือ และกรมเจ้าท่า</p> <p>W13 เมื่อเกิดเหตุอากาศยานขนาดใหญ่มีผู้ประสบภัยจำนวนมากจำเป็นต้องพึ่งพาการแพทย์ สาธารณสุขกับพื้นที่ใกล้เคียง จำเป็นต้องมีการฝึกเตรียมการอย่างมีประสิทธิภาพโดยเฉพาะการลำเลียงทางอากาศส่งกลับสายแพทย์</p>
ปัจจัยภายนอก	โอกาส	อุปสรรค
	<p>S-O Strategies (เชิงรุก)</p> <p>SO1 กองทัพอากาศมีอากาศยาน และกำลังพลเตรียมพร้อมในการค้นหาอากาศยานประสบภัยครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบในประเทศ พร้อมรองรับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่สำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้าน โครงข่ายคมนาคมการเดินทางทางอากาศเพื่อรองรับการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลกโดยวางแผนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการบินในภูมิภาค</p> <p>SO2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข เล็งเห็นถึงศักยภาพของกองทัพอากาศในการเป็นหน่วยงานหลักด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ร่วมผลักดันงบประมาณเพื่อนำมาพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ</p>	<p>W-O Strategies (เชิงแก้ไข)</p> <p>WO1 งบประมาณในการพัฒนาขีดความสามารถทางการรบของกองทัพอากาศมีจำนวนจำกัด ทำให้ไม่มีงบประมาณเพียงพอที่จะการจัดหาอากาศยานยุทธโปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพได้ในเวลากลางคืน จำเป็นต้องขอรับการผลักดันจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข</p> <p>WO2 เมื่อเกิดเหตุอากาศยานขนาดใหญ่มีผู้ประสบภัยจำนวนมากจำเป็นต้องพึ่งพาการแพทย์ สาธารณสุขกับพื้นที่ใกล้เคียง จำเป็นต้องมีการฝึกเตรียมการอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเตรียมรองรับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน</p>
	<p>S-T Strategies (เชิงป้องกัน)</p> <p>ST2 กองทัพอากาศจัดตั้งโครงสร้างกำลังรบโดยมีหน่วยบินค้นหาและช่วยชีวิตวงกำลังครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ โดยขอรับการสนับสนุน อากาศยานเทคโนโลยีที่ทันสมัย</p>	<p>W-T Strategies (เชิงรับ)</p> <p>WT2 การจัดหายุทธโปกรณ์และเทคโนโลยีให้มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิตได้ตลอด ๒๔ ชม. โดยเฉพาะช่วงเวลากลางคืน ต้องพึ่งพาเทคโนโลยีสมัยใหม่จากต่างประเทศ</p>
	<p>T4 การพัฒนาขีดความสามารถด้านการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศจำเป็นต้องใช้งบประมาณพัฒนาค่อนข้างสูง ส่งผลให้ไม่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณ ประกอบกับกองทัพอากาศมีงบประมาณที่จำกัด จึงทำให้ไม่สามารถพัฒนาขีดความสามารถได้ตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด</p>	<p>ST1 กำลังพลของกองทัพอากาศ ที่ปฏิบัติงานถูกฝึกให้มีความเป็นทหารอาชีพ มีระเบียบวินัยที่ดี มีความเสียสละ การเชื่อฟังคำสั่งผู้บังคับบัญชามีคุณลักษณะจรรยาบรรณในกาลเทศะเป็นทุนมนุษย์สำคัญพร้อมปฏิบัติการพัฒนาขีดความสามารถด้านการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศที่ต้องใช้งบประมาณพัฒนาค่อนข้างสูง</p> <p>WT1 งบประมาณในการพัฒนาขีดความสามารถทางการรบของกองทัพอากาศมีจำนวนจำกัดจึงจำเป็นต้องพึ่งพาการแพทย์ สาธารณสุขกับพื้นที่ใกล้เคียง จำเป็นต้องมีการฝึกเตรียมการ</p>

ที่มา : กองฝึกการค้นหาและช่วยชีวิต ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ

# ลับ

๖๙

## สรุป

เมื่อนำผลการจัดเรียงคะแนนถ่วงน้ำหนักจากปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกทำให้เลือกเนื้อหาประเด็นที่ได้รับคะแนนสูงสุดในแต่ละปัจจัยนำมาเข้าอยู่ในรูปตาราง Matrix เพื่อจัดทำ การบริหารเชิงกลยุทธ์พบประเด็นสำคัญที่สามารถนำมาเป็นผลการวิเคราะห์เพื่อพัฒนาและจัดทำ แนวทางพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ เพื่อรองรับแผนค้นหาและช่วยเหลือ อากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ประกอบด้วย

### ๑ กลยุทธ์เชิงรุก

กองทัพอากาศมีความพร้อม และมีขีดความสามารถการปฏิบัติการทางอากาศ รวมทั้งมี บุคลากรทางด้าน การแพทย์ ที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยาน

### ๒ กลยุทธ์เชิงป้องกัน

กองทัพอากาศมีบุคลากร ที่มีความเป็นทหารอาชีพ มีระเบียบวินัยที่ดี มีความเสียสละ การเชื่อฟังคำสั่งผู้บังคับบัญชา มีจรรยาบรรณในการอุทิศชีวิตเพื่อช่วยเหลือเพื่อนมนุษย์ ตลอดจนมี ระบบการทำงานที่มีความชัดเจนหากถูกพัฒนาฝึกฝนจนเชี่ยวชาญจะสามารถยกระดับการปฏิบัติงาน ให้เป็นมืออาชีพตามสามารถปฏิบัติได้ตามมาตรฐานของ ICAO กำหนด

### ๓ กลยุทธ์เชิงแก้ไข

กองทัพอากาศมีงบประมาณพัฒนาภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิตจำนวนจำกัด ด้วยยุทธ โปปกรณ์มีราคาแพง โดยเฉพาะการปฏิบัติการกิจช่วงเวลากลางคืน ด้วยต้องพึ่งพาเทคโนโลยีสมัยใหม่ จากต่างประเทศซึ่งมีราคาแพง จำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนงบประมาณเพิ่มเติมจากภาครัฐ

ลับ

# ลับ

## บทที่ ๔

### แนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ (RTAF Search and Rescue System)

#### ผลการวิจัย

##### สรุปผลการวิเคราะห์ SWOT Analysis

๑. จุดแข็ง กองทัพอากาศมียุทธศาสตร์ที่รองรับในการปฏิบัติภารกิจทางด้านความมั่นคง และสนับสนุนด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันตามที่รัฐบาลได้วางแผนเอาไว้ โดยมีการจัดตั้งศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ขึ้นมาเพื่อรองรับภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยขึ้นโดยเฉพาะ และบุคลากรมีความเป็นทหารอาชีพ มีระเบียบวินัยที่ดี มีความพร้อมปฏิบัติงานด้วยความเสียสละ อีกทั้ง ทอ.ยังส่งเสริมบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถแข่งขันในการพัฒนานวัตกรรมที่ทันสมัยขึ้นมาใช้งานในด้านการค้นหาและช่วยชีวิต ได้มีการพัฒนาโปรแกรมระบบติดตามอากาศยาน (GPS Tracker) และแอปพลิเคชันแจ้งเตือนอากาศยานประสบภัย ให้ผู้เกี่ยวข้องได้รับรู้สถานการณ์ได้อย่างทันทั่วถึง

๒. จุดอ่อน งบประมาณในการพัฒนาขีดความสามารถของกองทัพอากาศมีจำนวนจำกัด จึงทำให้ปัจจุบันกองทัพอากาศผลิตหน่วยบินค้นหาและช่วยชีวิตที่สามารถปฏิบัติภารกิจได้ตลอด ๒๔ ชม. มีจำนวนเพียง ๑ หน่วยบินเท่านั้น และอีกทั้งศูนย์ค้นหาและชีวิตกองทัพอากาศเพิ่งจัดตั้งหน่วยขึ้นได้ไม่นาน ทำให้ยังขาดอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการเป็น ศูนย์วางแผนและประสานการค้นหาและช่วยชีวิตอย่างมีประสิทธิภาพได้

๓. โอกาส ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันต้องการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการบินในภูมิภาค รวมทั้งประเทศไทยยังมีรายได้สำคัญจากภาคการท่องเที่ยว จึงทำให้รัฐบาลเห็นความสำคัญและมุ่งส่งเสริมความปลอดภัยด้านการบิน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักเดินทาง และการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศให้สามารถปฏิบัติภารกิจตลอด ๒๔ ชม. ได้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ จำเป็นที่จะต้องได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลอย่างเพียงพอ

๔. อุปสรรค กองทัพอากาศต้องพึ่งพาเทคโนโลยีสมัยใหม่จากต่างประเทศ และเทคโนโลยีมีราคาแพงจึงต้องใช้งบประมาณสูงในการดำเนินการ อีกทั้งเทคโนโลยียังเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วทำให้บุคลากรจำเป็นต้องพัฒนาความรู้อยู่ตลอดเวลา

# ลับ



# ลับ

๗๑

## สรุปผลการวิเคราะห์ GAP Analysis พบช่องว่าง ดังนี้

๑ การแบ่งมอบทรัพยากร ทั้งกำลังพล อากาศยานพร้อมอุปกรณ์เพื่อไว้เตรียมพร้อมสำหรับรองรับการปฏิบัติการกู้ภัยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้ได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง

๒ การเป็นศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยย่อย (RTAF Rescue Sub – Centre) ที่มีการควบคุมสั่งการ และแจ้งเตือนอากาศยานที่ทันสมัยได้มาตรฐานครอบคลุมพื้นที่ทั้งประเทศ

๓ การปฏิบัติการให้รวดเร็วในพื้นที่ทางทะเล และขีดความสามารถการบินค้นหาอากาศยานประสบภัยในเวลากลางคืน

๔ การพัฒนาหน่วยบินค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) ที่ได้มาตรฐาน พร้อมต่อการปฏิบัติการกู้ภัยทั้งใน ระดับประเทศและภูมิภาคอาเซียน

๕ ขีดความสามารถของมีผู้ปฏิบัติงานให้มีความเชี่ยวชาญด้านการแพทย์ และการลำเลียงทางอากาศสายแพทย์ตามหลักการของมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

๖ อุปกรณ์ด้านการค้นหาและการเฝ้าตรวจอากาศยานที่ทันสมัย และตอบสนองภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๗ การฝึกอบรมการค้นหาและช่วยชีวิตให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล

## ข้อพบเห็นจากงานวิจัย

๑ ประเทศไทยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิตโดยตรง แต่ทำหน้าที่แค่เพียงรับแจ้งเหตุของอากาศยานประสบภัยจากกองทัพอากาศ หรือบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย เท่านั้น ไม่มีศักยภาพในการปฏิบัติการด้วยตนเอง จำเป็นที่จะต้องพึ่งพาหน่วยงานอื่นที่มียุทธโศปกรณ์ และบุคลากรที่มีความสามารถในด้านต่าง ๆ มาสนับสนุน จึงอาจทำให้เกิดข้อขัดข้องในการปฏิบัติ และไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากลตามข้อบังคับของ ICAO

๒ จากแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยปี ๒๕๖๔ เขียนไว้เพียงกว้างๆ ยังไม่ได้ระบุหรือกำหนดผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติอย่างชัดเจนและเป็นรูปธรรม

๓ แผนไม่ได้ระบุหน้าที่ความรับผิดชอบ และอำนาจสั่งการไว้อย่างชัดเจนทำให้ แต่ละหน่วยงานไม่ได้วางแผนการศึกษาและพัฒนาบุคลากรให้ทำหน้าที่นี้โดยตรง ส่งผลให้ไม่มีหน่วยงานใดที่มีความรู้ความสามารถปฏิบัติได้ตามมาตรฐานสากล ที่ ICAO กำหนดไว้

๔ แผนไม่ได้ระบุอำนาจ และการสั่งการที่ชัดเจน จึงไม่ได้วางแผนเครือข่ายการติดต่อสื่อสารไว้รองรับภารกิจนี้โดยเฉพาะจึงทำให้การควบคุมบังคับบัญชา และสั่งการในการปฏิบัติเป็นไปด้วยความล่าช้า ไม่มีความชัดเจนในการปฏิบัติส่งผล ต่อผู้ปฏิบัติงาน

๕ เมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน ยังไม่มีหน่วยงานภาคอากาศที่เตรียมพร้อมในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือได้ทันทีและตลอด ๒๔ ชม.

# ลับ

# ลับ

๗๒

## แนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ

### ๑. แนวทางในการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศตามมาตรฐานสากล

๑.๑ กองทัพอากาศควรแบ่งมอบทรัพยากร ทั้งกำลังพล อากาศยานพร้อมอุปกรณ์ เพื่อไว้เตรียมพร้อมสำหรับรองรับการปฏิบัติการกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยให้ได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง

๑.๒ กองทัพอากาศควรเพิ่มขีดความสามารถของระบบควบคุมและสั่งการ และการแจ้งเตือนที่ทันสมัย และได้รับมาตรฐาน เพื่อรองรับการเป็นศูนย์ประสานงาน การค้นหาและช่วยชีวิต อากาศยานหรือเรือประสบภัยย่อย (RTAF Rescue Sub – Centre: RTAF RSC) ระดับชาติให้ครอบคลุมพื้นที่ทั้งประเทศ

๑.๓ กองทัพอากาศควรเพิ่มขีดความสามารถในการปฏิบัติการให้รวดเร็วในทุกพื้นที่ ทั้งทางพื้นดิน และทางทะเล รวมทั้งขีดความสามารถการบินค้นหาอากาศยานและเรือประสบภัยในเวลากลางคืน

๑.๔ กองทัพอากาศควรพัฒนาหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) ที่ได้มาตรฐาน พร้อมต่อการปฏิบัติการกิจทั้งใน ระดับประเทศและภูมิภาคอาเซียน

๑.๕ กองทัพอากาศควรเพิ่มขีดความสามารถของมีผู้ปฏิบัติงานให้มีความเชี่ยวชาญ ด้านการแพทย์ และการลำเลียงทางอากาศสายแพทย์ให้มีมาตรฐานสากลตามหลักการของมาตรฐาน องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

๑.๖ กองทัพอากาศควรมีอุปกรณ์ด้านการค้นหาและและการตรวจจับหาอากาศยานที่ทันสมัย และตอบสนองภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑.๗ กองทัพอากาศควรพัฒนาการฝึกอบรมการค้นหาและช่วยชีวิตแนวทางการ พัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพตาม มาตรฐานสากล

### ๒. แนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตให้มีประสิทธิภาพ

๒.๑ ตรวจสอบความพร้อมการรับข้อมูลแจ้งเตือน (Alerting Post), การตอบสนอง ต่อเหตุการณ์, ความพร้อมของอุปกรณ์, ระบบการติดต่อสื่อสารและประสานงาน รวมถึง องค์ประกอบอื่น ๆ ที่มีความสำคัญต่อการปฏิบัติการกิจ

๒.๒ การเรียนและฝึกอบรมตามวิถุภาค เพื่อรักษาความชำนาญ

๒.๓ การปฏิบัติเชิงป้องกัน (Preventive SAR) เป็นกระบวนการที่มีความจำเป็นต่อ การป้องกันและบรรเทาเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น ได้แก่ การตรวจสอบสำรวจกิจกรรมที่มีความเสี่ยงสูง เช่น การแสดงการบินผาดแผลง เป็นต้น

ลับ

# ลับ

๗๓

๒.๔ ทุกการปฏิบัติภารกิจการค้นหาและช่วยชีวิต จะต้องมีการติดตามผลการปฏิบัติ เพื่อประเมินผลและปรับปรุงให้เป็นแนวทางการปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพต่อไป

## ๓. แผนการดำเนินการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ

เพื่อให้การพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศเป็นไปตามมาตรฐานสากล ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ จึงได้มีแผนการดำเนินการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ ระยะเวลา ๑๕ ปี ตั้งแต่ ปี ๒๕๖๖ – ๒๕๘๐ โดยแบ่งออกเป็น ๓ ระยะ มีรายละเอียดโดยสรุป ดังนี้

### ๓.๑ ระยะที่ ๑ ตั้งแต่ปี ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

๓.๑.๑ ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ มีแผนในการจัดทำระเบียบกองทัพอากาศ ว่าด้วยการค้นหาและช่วยชีวิต ร่วมกับสำนักงานการบินทหารอากาศ ซึ่งจะเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนระบบการค้นหาและช่วยชีวิต ทั้งการกำหนดมาตรฐาน การมอบอำนาจให้กับศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ ในการกำกับดูแลระบบและจัดทำแผนการค้นหาและช่วยชีวิต โดยผ่านคณะกรรมการการค้นหาและช่วยชีวิต

๓.๑.๒ ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ มีแผนในการจัดทำคู่มือดำเนินงานการค้นหาและช่วยชีวิตที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล (Manual of Standard Search and Rescue: MOS SAR) ประกอบด้วย

- (๑) บททั่วไปเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยชีวิต
- (๒) คู่มือการดำเนินงาน (Operation Manual)
- (๓) ขอบเขตการให้บริการ
- (๔) การบริหารทรัพยากรผู้ปฏิบัติภารกิจ
- (๕) คุณสมบัติบุคลากร
- (๖) การฝึกอบรม และการฝึกซ้อม (Training Manual)
- (๗) สิ่งอำนวยความสะดวก
- (๘) ระบบจัดการความปลอดภัย และระบบจัดการคุณภาพ (SMS & QMS Manual)
- (๙) แผนรองรับภาวะฉุกเฉิน
- (๑๐) แผนรักษาความปลอดภัย
- (๑๑) การจัดเก็บเอกสาร
- (๑๒) ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานทั้งในและนอกประเทศ
- (๑๓) มาตรการเตรียมความพร้อม
- (๑๔) วิธีปฏิบัติงาน (Procedure Manual)

ลับ

# ลับ

๗๔

๓.๑.๓ เพื่อให้การปฏิบัติการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ สามารถปฏิบัติได้ตามมาตรฐานในเรื่องการเข้าถึงผู้ประสบภัยภายใน ๒ ชั่วโมง ดังนั้น เพื่อลดระยะเวลาการตัดสินใจให้กับผู้บังคับบัญชา ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ มีแผนในการจัดทำเขตรับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิต (SRR) เพื่อกำหนดเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) ให้เกิดความชัดเจน และจัดตั้งหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) ให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม และกำหนดลงในระเบียบค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศและแผนการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ โดยแบ่งพื้นที่รับผิดชอบออกเป็น ๕ ส่วน ดังนี้

(๑) เขตพื้นที่ความรับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิตภาคเหนือ (North SRR) เห็นควรให้ตั้งหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) อยู่ที่สนามบินแพร์ หรือ สนามบินสุโขทัย

(๒) เขตพื้นที่ความรับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิตภาคอีสาน (E-SARN SRR) เห็นควรให้ตั้งหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) อยู่ที่สนามใช้อาวุธน้ำพอง

(๓) เขตพื้นที่ความรับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิตภาคกลาง (Middle SRR) เห็นควรให้ตั้งหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) อยู่ที่กองบิน ๖ ดอนเมือง

(๔) เขตพื้นที่ความรับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิตภาคใต้ตอนบน (Top-South SRR) เห็นควรให้ตั้งหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) อยู่ที่กองบิน ๗ สุราษฎร์ธานี

(๕) เขตพื้นที่ความรับผิดชอบการค้นหาและช่วยชีวิตภาคใต้ตอนล่าง (Bottom-South SRR) เห็นควรให้ตั้งหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) อยู่ที่กองบิน ๕๖ หาดใหญ่

๓.๑.๔ ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ มีแผนในการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตในเวลากลางคืน โดยมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาเจ้าหน้าที่ค้นหาและช่วยชีวิต เพื่อให้เจ้าหน้าที่ค้นหาและช่วยชีวิตสามารถปฏิบัติภารกิจร่วมกับอากาศยาน การรักษาพยาบาล และเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัยในเวลากลางคืนได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย โดยมีหลักสูตรที่เจ้าหน้าที่ค้นหาและช่วยชีวิตจะต้องได้รับการเรียนและฝึกอบรมเพิ่มเติม ดังนี้

(๑) Tactical Combat Casualty Care Course (TCCC)

(๒) Emergency Medical Technicians (EMT)

๓.๑.๕ ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ มีแผนในการพัฒนาโครงสร้างการสั่งใช้หน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU) โดยใช้แนวทางรวมการบัญชาการ กระจายการควบคุม และแยกการปฏิบัติ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานการค้นหาและช่วยชีวิต (จะต้องวิ่งขึ้นให้ได้ภายใน ๓๐ นาที และไปถึงพื้นที่เกิดเหตุภายใน ๙๐ นาที)

๓.๒ ระยะเวลาที่ ๒ ตั้งแต่ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕

๓.๒.๑ ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิต ฯ มีแผนในการจัดทำข้อตกลงที่เป็นเอกสารสัญญา (Letter of Agreement: LOA) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบการค้นหาและช่วยชีวิต ได้แก่ การจัดทำข้อตกลง (LOA) ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานหรือเรือประสบภัยเพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์ค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานหรือเรือประสบภัยย่อย (RSC),

ลับ

# ลับ

๗๕

การจัดทำข้อตกลง (LOA) ร่วมกับหน่วยงานค้นหาและช่วยชีวิตเหล่าทัพต่าง ๆ เพื่อบูรณาการทรัพยากรในการปฏิบัติการและความร่วมมือการฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยชีวิต (SAR Exercise)

๓.๒.๒ ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีแผนในการจัดทำโครงการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตเพื่อจัดหาอุปกรณ์การค้นหาและช่วยชีวิตที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล (Minimum Equipment List: Mel)

๓.๒.๓ ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีแผนในการจัดหาอุปกรณ์ค้นหาอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Directional Finding: EDF) ที่สามารถใช้ได้ครบทุกย่านความถี่ให้กับหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU)

๓.๒.๔ ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีแผนในการจัดหาอุปกรณ์ระบุตำแหน่งอากาศยานหรือเรือประมง (Locating) ให้กับหน่วยค้นหาและช่วยชีวิต (SRU)

๓.๒.๕ ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีแผนในการจัดทำโครงการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิต เพื่อจัดทำห้องควบคุมและสั่งการที่เป็นไปตามมาตรฐาน และรองรับการเป็นศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประมงย่อย (RTAF RSC)

๓.๓ ระยะที่ ๓ ตั้งแต่ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐

๓.๓.๑ ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีแผนในการจัดตั้งศูนย์ฝึกค้นหาและช่วยชีวิต เพื่อพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ทักษะ และความสามารถให้เป็นที่ไปตามมาตรฐานสากลอย่างต่อเนื่อง ประกอบด้วย

(๑) การจัดทำหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับระบบการค้นหาและช่วยชีวิต

(๒) การสร้างอาคารฝึกอบรมสถานการณ์จำลอง

๓.๓.๒ ศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ มีแผนในการจัดทำข้อตกลงกับคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ ให้กับหน่วยเกี่ยวข้องในการใช้ความถี่หรือช่องทางเพื่อติดต่อสื่อสารในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

ลับ

# ลับ

## บทที่ ๕

### สรุปและข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ เพื่อรองรับแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ สามารถสรุปผล อภิปรายผล และมีข้อเสนอแนะดังนี้

#### สรุป

จากความสำเร็จเปรียบเทียบทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทย ส่งต่อถึงแผนยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ที่ต้องการจะยกระดับประเทศให้เป็นศูนย์กลางคมนาคม ด้านการบินในภูมิภาคอาเซียน อีกทั้งประเทศไทยเป็นรัฐภาคีในองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) จึงมีจำเป็นต้องยกระดับมาตรฐานด้านการบินให้ได้ตามที่ ICAO กำหนด เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการรองรับการท่องเที่ยวและการเดินทาง รวมทั้งระบบขนส่งทางอากาศ อันจะส่งผลต่อการพัฒนาและยกระดับเศรษฐกิจของประเทศให้มีความเจริญรุ่งเรือง จากยุทธศาสตร์ชาติ ด้านความมั่นคง ที่มุ่งเน้นในเรื่องการรักษาความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ในประเทศ ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาระบบการสร้างความปลอดภัยให้เพื่อรองรับภัยคุกคามทุกรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นภัยสงคราม ภัยพิบัติ และสถานการณ์ความสงบภายในประเทศ มีความจำเป็นที่ต้องเตรียมพร้อมรองรับสถานการณ์อันไม่พึงประสงค์ทุกประการ สำหรับกองทัพอากาศซึ่งมีหน้าที่เตรียมกำลังกองทัพอากาศ การป้องกันราชอาณาจักรและดำเนินการเกี่ยวกับการใช้กำลังกองทัพอากาศ ตามอำนาจหน้าที่ของกระทรวงกลาโหมมีผู้บัญชาการทหารอากาศเป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบ จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องพัฒนาการปฏิบัติการทางอากาศทุกมิติให้ดำรงขีดความสามารถปฏิบัติการกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพตอบสนองและสนับสนุนรัฐบาล และช่วยเหลือประชาชน เพื่อให้สามารถรองรับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ที่ได้วางแผนไว้ อันนำไปสู่วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตาม หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ได้ติดธงแดงประเทศไทยเนื่องจากตรวจพบว่ามาตรฐานการบริหารความปลอดภัยด้านการบินของประเทศไทยมีข้อบกพร่องไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO เมื่อวิเคราะห์สถานะแวดล้อมของระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยของประเทศไทย พบว่าหลักการมาตรฐานสากลขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ประเทศไทยได้จัดตั้ง สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยรับผิดชอบภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบ

# ลับ

# ลับ

๗๗

ภัยโดยตรง แต่ทำหน้าที่แค่เพียงรับแจ้งเหตุของอากาศยานประสบภัยเท่านั้น ไม่มีศักยภาพในการปฏิบัติการด้วยตนเอง จำเป็นที่จะต้องร้องขอจากหน่วยงานที่มียุทธโศปกรณ์ และบุคลากร ที่มีความสามารถมาสนับสนุน และพบว่ยังไม่มีหน่วยงานใดที่สามารถปฏิบัติการบินค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยได้ตลอด ๒๔ ชม. ทั้งนี้ยังต้องพึ่งพาจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องให้สนับสนุนภารกิจร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย เช่น กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงกลาโหม กระทรวงทรัพยากร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น

ระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยจากแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยปี ๒๕๖๔ ได้กำหนดให้ระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยจะต้องมีข้อกำหนดมาตรฐานทั้ง ๖ ด้าน ได้แก่

๑. แนวคิดการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยตามมาตรฐาน
๒. องค์ประกอบของระบบการทำงานที่กำหนดขั้นตอนการปฏิบัติแบ่งเป็น ขั้นตอนการแจ้งเตือน ขั้นตอนการค้นหาอากาศยานประสบภัย ขั้นตอนการช่วยชีวิตผู้ประสบภัย และขั้นตอนการลำเลียงผู้ประสบภัยมารักษาพยาบาล
๓. การเรียนรู้และการฝึกอบรมที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล มีการประเมินผล วัตถุประสงค์เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานที่เป็นรูปธรรมชัดเจน
๔. ระบบการติดต่อสื่อสารที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ ปฏิบัติภารกิจและดำรงการติดต่อสื่อสารทุกส่วนที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ขั้นตอนที่ ๑ การแจ้งเตือน ถึง ขั้นตอนการลำเลียงผู้ประสบภัย
๕. ระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ตั้งแต่แผนการค้นหา คู่มือปฏิบัติงานของส่วนที่เกี่ยวข้อง อุปกรณ์การปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ
๖. การให้บริการกับภาคการบินในเขตพื้นที่รับผิดชอบของประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพวางกำลังหน่วยค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยในพิภคที่เหมาะสมกับการเข้าไปช่วยเหลือที่

วิเคราะห์แผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ ปีพุทธศักราช ๒๕๖๔ ว่ายังมีข้อบกพร่องหรือข้อจำกัดในด้านใดบ้างที่ยังไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่ ICAO กำหนด แผนได้เขียนตามขั้นตอนที่ ICAO กำหนด โดยให้รายละเอียดข้อมูลการดำเนินการไว้ครบตามขั้นตอนที่ ICAO กำหนด มีการอ้างอิงกฎหมาย พระราชบัญญัติการเดินอากาศ และสอดคล้องกับขั้นตอนการปฏิบัติ แต่ในแผนยังไม่ได้มีความชัดเจน หรือกำหนดเฉพาะเจาะจงให้หน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบภารกิจนี้โดยตรง แต่ในขั้นตอนการปฏิบัติไม่มีหน่วยเตรียมพร้อมรองรับภารกิจ มีเพียงการร้องขอหน่วยเกี่ยวข้องในพื้นที่ประสบเหตุเข้าช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุขึ้นแล้วเท่านั้นตามขีดความสามารถของแต่ละหน่วยที่ช่วยเหลือได้ และเมื่อเกิดอากาศยานประสบภัยขึ้น ไม่มีหน่วยปฏิบัติทันที ทำให้อาจเกิดความสับสนและล่าช้าในการช่วยเหลือ และหากอากาศยานเกิดเหตุประสบภัยในพื้นที่ที่ยากต่อการเข้าถึง และเป็นเวลากลางคืน อาจไม่มีหน่วยงานใดเข้าไปช่วยเหลือได้ทันเวลา

# ลับ

# ลับ

๗๘

ตามมาตรฐานสากล ที่ข้อบังคับของ ICAO กำหนดไว้ภายใน ๒ ชม.ได้ ในแผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยควรกำหนดโครงสร้างระบบ หน้าที่ และความรับผิดชอบให้ชัดเจนตามโครงสร้าง ดังนี้

๑. ผู้จัดการศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (SC) มีหน้าที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลระบบการค้นหาและช่วยอากาศยานประสบภัยของประเทศไทย
๒. ผู้ประสานการปฏิบัติการกิจ (SMC) เป็นบุคคลที่ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่วางแผนการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยในแต่ละภารกิจต้องมีความพร้อมตลอด ๒๔ ชม. และมีคุณสมบัติผ่านการรับรอง
๓. ผู้ประสานงานการปฏิบัติในพื้นที่ (OSC) เป็นบุคคลที่ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่กำกับดูแลหน่วยปฏิบัติการกิจ
๔. หน่วยปฏิบัติการกิจ (SRU) เป็นกลุ่มองค์กรที่เกี่ยวข้องกับภารกิจการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ผ่านการฝึกอบรมร่วมกับอุปกรณ์ที่เหมาะสมมาเป็นอย่างดี

วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT analysis) วิเคราะห์ช่องว่างการพัฒนา (GAP Analysis) ของระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ จากการนำเอา SWOT Analysis และ GAP Analysis มาเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบสภาพแวดล้อมประกอบปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก ช่องว่างในการพัฒนาระบบค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ

๑. จุดแข็ง ทอ.มียุทธศาสตร์ที่รองรับในการปฏิบัติการกิจทางด้านความมั่นคง และสนับสนุนด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันตามที่รัฐบาลได้วางแผนเอาไว้ โดยมีการจัดตั้งศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตฯ ขึ้น เพื่อรองรับภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยขึ้นโดยเฉพาะ และบุคลากรมีความเป็นทหารอาชีพ มีระเบียบวินัยที่ดี มีความพร้อมปฏิบัติงานด้วยความเสียละอึกทั้ง ทอ.ยังส่งเสริมบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถแข่งขันในการพัฒนานวัตกรรมที่ทันสมัยขึ้นมาใช้งานในด้านการค้นหาและช่วยชีวิต ได้มีการพัฒนาโปรแกรมระบบติดตามอากาศยาน (GPS Tracker) และแอปพลิเคชันแจ้งเตือนอากาศยานประสบภัย ให้ผู้เกี่ยวข้องได้รับรู้สถานการณ์ได้อย่างทันทั่วถึง

๒. จุดอ่อน งบประมาณในการพัฒนาขีดความสามารถของกองทัพอากาศมีจำนวนจำกัด จึงทำให้ปัจจุบันกองทัพอากาศผลิตหน่วยบินค้นหาและช่วยชีวิตที่สามารถปฏิบัติการกิจได้ตลอด ๒๔ ชม. มีจำนวนเพียง ๑ หน่วยบินเท่านั้น และอีกทั้งศูนย์ค้นหาและชีวิตกองทัพอากาศเพิ่งจัดตั้งหน่วยขึ้นได้ไม่นาน ทำให้ยังขาดอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการเป็น ศูนย์วางแผนและประสานการค้นหาและช่วยชีวิตอย่างมีประสิทธิภาพได้

๓. โอกาส ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันต้องการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการบินในภูมิภาค รวมทั้งประเทศไทยยังมีรายได้สำคัญจากภาคการท่องเที่ยว จึงทำให้รัฐบาลเห็นความสำคัญและมุ่งส่งเสริมความปลอดภัยด้านการบิน เพื่อสร้างความ

# ลับ



# ลับ

๗๙

เชื่อมั่นให้กับนักเดินทาง และการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศให้สามารถปฏิบัติภารกิจตลอด ๒๔ ชม. ได้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ จำเป็นที่จะต้องได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลอย่างเพียงพอ

๔. อุปสรรค กองทัพอากาศต้องพึ่งพาเทคโนโลยีสมัยใหม่จากต่างประเทศ และเทคโนโลยีมีราคาแพงจึงต้องใช้งบประมาณสูงในการดำเนินการ อีกทั้งเทคโนโลยียังเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วทำให้บุคลากรจำเป็นต้องพัฒนาความรู้อยู่ตลอดเวลา

พบว่ากองทัพอากาศมียุทธศาสตร์ที่รองรับในการปฏิบัติภารกิจทางด้านความมั่นคง และสนับสนุนด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันตามที่รัฐบาลได้วางแผนเอาไว้ โดยมีการแก้ไขโครงสร้าง ให้มีการจัดตั้งศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศขึ้น เพื่อรองรับภารกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยขึ้นโดยเฉพาะ ได้มีการวางหน่วยบินค้นหาและช่วยชีวิตไว้ตามพื้นที่ครอบคลุมทั่วประเทศแต่มีการปฏิบัติภารกิจในด้านความมั่นคงและการป้องกันประเทศเป็นหลัก โดยเฉพาะมีหน่วยควบคุมอากาศยานและแจ้งเตือน ประสานการทำงานร่วมกับบริษัทวิทยุการบินในการติดตามอากาศยานที่เข้ามาในพื้นที่รับผิดชอบของประเทศ ทั่วประเทศ ๒๔ ชม. และกองทัพอากาศได้ผลิตบุคลากร เช่น ผู้ทำการในอากาศ เจ้าหน้าที่ค้นหาและช่วยชีวิต รวมทั้งเจ้าหน้าที่แพทย์เวชศาสตร์การบิน ปฏิบัติงานในด้านการค้นหาและช่วยอากาศยานประสบภัยขึ้นโดยเฉพาะ บุคลากรมีความเป็นทหารอาชีพ มีระเบียบวินัยที่ดี มีความพร้อมปฏิบัติงานด้วยความเสียสละเพื่อชาติ ศาสน์ กษัตริย์ และประชาชน อีกทั้งกองทัพอากาศยังส่งเสริมบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถแข่งขันในการพัฒนานวัตกรรมที่ทันสมัยขึ้นมาใช้งาน โดยเฉพาะในด้านการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศ ได้มีการพัฒนาโปรแกรมระบบติดตามอากาศยาน (GPS Tracker) และแอปพลิเคชันแจ้งเตือนอากาศยานประสบภัย ให้ผู้เกี่ยวข้องได้รับรู้สถานการณ์ได้อย่างทันทั่วทั้ง

ทั้งนี้กองทัพอากาศมีหน้าที่เตรียมกำลังและใช้กำลังทางอากาศเพื่อปฏิบัติภารกิจทางการรบในการป้องกันประเทศเป็นหลัก ส่วนภารกิจด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยถูกกำหนดไว้เป็นภารกิจรอง งบประมาณในการพัฒนาขีดความสามารถทางการรบของกองทัพอากาศมีจำนวนจำกัด จึงทำให้ปัจจุบันกองทัพอากาศผลิตหน่วยบินค้นหาและช่วยชีวิตที่สามารถปฏิบัติภารกิจได้ตลอด ๒๔ ชม. มีจำนวนเพียง ๑ หน่วยบินเท่านั้น และอีกทั้งศูนย์ค้นหาและชีวิตกองทัพอากาศเพิ่งจัดตั้งหน่วยขึ้นได้ไม่นาน ทำให้ยังขาดอุปกรณ์ในการทำหน้าที่เป็นศูนย์วางแผนและประสานการค้นหาและช่วยชีวิตอย่างมีประสิทธิภาพได้ตามมาตรฐานที่แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติต้องการ จากยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันต้องการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการบินในภูมิภาค รวมทั้งประเทศไทยยังมีรายได้สำคัญจากภาคการท่องเที่ยว จึงทำให้รัฐบาลเห็นความสำคัญและมุ่งส่งเสริมความปลอดภัยด้านการบิน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับประเทศจึงจำเป็นต้องลงทุนในด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ให้ได้ตามที่ ICAO กำหนด ในการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตของกองทัพอากาศให้สามารถปฏิบัติภารกิจตลอด ๒๔ ชม. ได้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ จำเป็นที่จะต้องได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลอย่างเพียงพอ จึงจำเป็นต้องทำให้ทุกภาคส่วนเห็นถึงความสำคัญที่จะพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยได้

# ลับ

# ลับ

๘๐

## ข้อเสนอแนะ

### ๑. แนวทางพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

๑.๑ กระทรวงคมนาคมเป็นเจ้าภาพในการปรับปรุงแผนค้นหาและช่วยเหลือให้มีความชัดเจนในการปฏิบัติโดยกำหนดมอบอำนาจหน้าที่ให้นายกรัฐมนตรีเป็นผู้ลงนามสั่งการควบคุมบังคับบัญชา การสั่งการในแต่ละขั้นตอนให้มีความชัดเจนโดยในแผนกำหนดแบ่งมอบอำนาจหน้าที่ ในแต่ละกระทรวงทุกภาคส่วน เช่น กำหนดให้กองทัพอากาศกำกับการในการปฏิบัติการภาคอากาศทั้งหมด ผู้มีอำนาจหน้าที่กำกับดูแลและสั่งการอย่างมีเอกภาพ

๑.๒ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงานเขียนแผนการปฏิบัติของหน่วยเพื่อรองรับแผนการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

๑.๓ รัฐบาลให้ความสำคัญและจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาและต่อยอดระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศให้สามารถปฏิบัติการได้ทั้งทางพื้นดิน และทางทะเล ได้ตลอด ๒๔ ชม.ตามที ICAO กำหนด

๑.๔ กระทรวงคมนาคมกำหนดให้กองทัพอากาศเป็นแกนหลักในการเป็นศูนย์วางแผนและประสานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยเป็นหน่วยแรก

### ๒. แนวทางการพัฒนาระบบการค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ

๒.๑ กองทัพอากาศควรมีหน่วยบินค้นหาและช่วยชีวิตเพื่อเตรียมพร้อมสำหรับรองรับการปฏิบัติการกิจค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัยให้ได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง ครอบคลุมทั่วประเทศ

๒.๒ กองทัพอากาศต้องมีขีดความสามารถเฝ้าตรวจและติดตามอากาศยานโดยประสานการทำงานร่วมกับบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทยอย่างใกล้ชิด และนำนวัตกรรมมาใช้เพื่อวางระบบเครือข่ายสร้างความหยั่งรู้ถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้นให้กับหน่วยที่เกี่ยวข้องอย่างทั่วถึง

๒.๓ กองทัพอากาศต้องมีระเบียบ และจัดทำแผนการปฏิบัติให้มีความชัดเจนและสามารถปฏิบัติได้อย่างรวดเร็วเพื่อตอบสนองเหตุการณ์ในภาวะฉุกเฉินได้อย่างทันถ่วงที

๒.๔ กองทัพอากาศต้องมีการตรวจสอบมาตรฐานการปฏิบัติงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด

๒.๕ กองทัพอากาศต้องพัฒนาทักษะของผู้ปฏิบัติงานด้านการค้นหาและช่วยชีวิตให้มีความเป็นมืออาชีพ

๒.๖ กองทัพอากาศต้องมีแผนการจัดหาทุโธปกรณ์ด้านการค้นหาและช่วยชีวิตที่ทันสมัยเพื่อให้การทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๗ กองทัพอากาศควรพัฒนาศูนย์ค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศให้เป็นหัวหน้าสายวิทยาการหลักด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัยแห่งชาติ

ลับ

# ลับ

๘๑

## ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

๑. เพิ่มเติมภารกิจการศึกษาและช่วยเหลืออากาศยานประสภภัยนอกเหนือพื้นที่ความรับผิดชอบของประเทศไทยไปสู่พื้นที่ประสภภัยประเทศในภูมิภาคอาเซียน
๒. บูรณาการใช้ระบบการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสภภัยของประเทศไทยไปสู่การช่วยเหลือประชาชนจากสาธารณภัย ภัยพิบัติด้านต่าง ๆ ในการให้ความช่วยเหลือประชาชน

ลับ

# ลับ

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

#### หนังสือ

สำนักงานเลขานุการของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ. ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐).

๒๕๖๑. กรุงเทพฯ

กระทรวงคมนาคม. แผนค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๖๔.

๒๕๖๔. กรุงเทพฯ

กองทัพอากาศ. ยุทธศาสตร์กองทัพอากาศ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐). ๒๕๖๑. กรุงเทพฯ

กองทัพอากาศ. แผนค้นหาและช่วยชีวิตกองทัพอากาศ พ.ศ.๒๕๖๐. ๒๕๖๐. กรุงเทพฯ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. กระทรวงคมนาคม. ข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 13 ว่าด้วยมาตรฐานการบริการการเดินอากาศ ด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย.

6. สำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. คู่มือการปฏิบัติงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย.

7. กองทัพอากาศ. แนวทางการปฏิบัติการร่วมระหว่างกำลังทางอากาศของกองทัพอากาศกับกำลังทางเรือของกองทัพเรือ พ.ศ.2560.

8. กองทัพอากาศ. แนวความคิดในการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลทางยุทธวิธีของกองทัพอากาศ (RTAF Tactical Data Link Concept of Development) ฉบับอนุมัติ ผบ.ทอ.เมื่อ 24 มิ.ย.63 ทั่วยหนังสือกรมยุทธการทหารอากาศ ลับมาก ต่วนมากที่ กท 0606.3/735 ลง 23 ก.ย.63.

9. International Civil Aviation Organization (ICAO). International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual. IAMSAR Manual Volume I II III.

# ลับ

# ลับ

๘๒

10. Department of the Air Force Headquarters US Air Force. AF Regulation 64-4 Volume 1. Search and Rescue Survival Training.
11. Department of the Air Force Headquarters US Air Force. Search and Rescue in Southeast Asia. Earl H Tilford.
12. National Search and Rescue Committee Letter of Promulgation. United States National Search and Rescue Supplement (Version 2.0) to the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual.
13. Australian National Search and Rescue Council. National Land Search Operations Manual. Australian Institute for Disaster Resilience.

## วารสาร และหนังสือพิมพ์

### วิทยานิพนธ์ รายงานการวิจัย เอกสารวิจัย

#### กฎหมาย

“แผนแม่บทเฉพาะกิจภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ อันเป็นผลเนื่องมาจากสถานการณ์โควิด-๑๙ พ.ศ.

๒๕๖๔- ๒๕๖๕”, ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ ๑๓๗ ตอนพิเศษ ๓๐๕ ง, ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๓, หน้า ก - ค.

“พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. ๒๕๔๘”, ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ ๑๒๒ ตอนที่ ๕๘ ก, ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๔๘, หน้า ๒ - ๕.

ลับ

ลับ

๘๓

## ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ	นาวาอากาศเอกธนาวัตร วัฒนธำรงค์
วัน เดือน ปีเกิด	๒๕ ตุลาคม ๒๕๑๐
การศึกษา	โรงเรียนนายเรืออากาศ รุ่นที่ ๓๕ โรงเรียนนายทหารชั้นผู้บังคับฝูง รุ่นที่ ๙๐ โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ ๔๘ วิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ ๔๙ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๕
ประวัติการทำงาน	รองผู้อำนวยการกองวิจัยและพัฒนาการรบ กรมยุทธการทหารอากาศ รองผู้อำนวยการกองลำเลียงทางอากาศ กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ ผู้อำนวยการกองลำเลียงทางอากาศ กรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ รองเสนาธิการกรมควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ
ตำแหน่งปัจจุบัน	เสนาธิการศูนย์ป้องกันทางอากาศ กองบัญชาการควบคุมการปฏิบัติทางอากาศ

ลับ